AUTO PRESS

OTOMOBİL SATIN ALMA REHBERİ

BUGATTI DIVO

5 milyon euro'luk otomobil

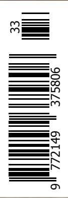


HABER

BMW Z4

Efsane roadster geri döndü!





Eylül 2018 10 TL

+ SKODA FABIA AUDI Q8 MCLAREN SENNA MAZDA CX-5

SÜRÜŞ İZLENİMİ



PEUGEOT 3008

SÜRÜŞ İZLENİMİ



ALFA ROMEO STELVIO

Ergonomik araç koltuğunun önemi



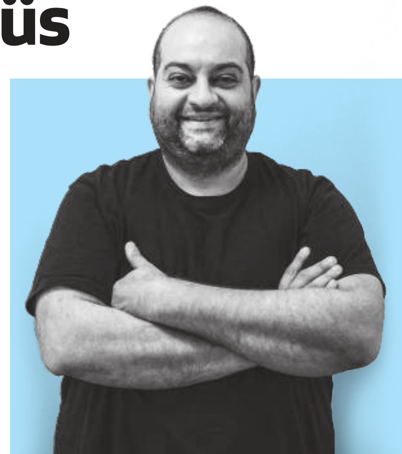
SİNAN SERTOĞLU
Genel Yayın Yönetmeni
sinansertoglu@autopress.com.tr
Instagram: autopressdergi

A Direksiyon başında saatlerimiz geçiyor ve aslında koltuk rahatlığı ya da ergonomisini pek önemsemiyoruz. Halbuki otomotiv şirketleri bu koltuk işine büyük paralar yatırıyorlar. Opel de bunlardan biri... Marka, trafikte uzun süre sabit oturma zorunluluğu nedeniyle sırt ve bel ağrısı riski ile karşı karşıya kalan sürücülere sunduğu AGR sertifikalı ergonomik koltukları ile öne çıkıyor. Alman otomobil üreticisi kendi bünyesinde geliştirdiği ergonomik koltukları Insignia, Grandland X ve Crossland X modellerinin en üst donanım seviyelerinde standart, Astra ve Mokka X modellerinde ise opsiyonel olarak sunuyor. Peki AGR nedir? Aktion Gesunder Rücken – Ya da Sağlıklı Sırtlar Kampanyası 1995 yılında sırt ağrılarına karşı mücadele etmek için Almanya'da tam bağımsız bir kuruluş olarak kurulmuş. Sırt ağrılarının çeşitli nedenleri olduğu için ortopedisyenler, psikologlar, diyetisyenler gibi farklı disiplinlerden gelen 33 kuruluşu bünyesinde bulunduruyor ve yaklaşık 150 bin uzmanı bir araya getiriyor.

AGR'nin otomobil koltuğu için belirlediği minimum standartlar ise şu şekilde: Öncelikle sertifikaya aday koltuğun omurga dostu temel sağlam yapısı olmalı. Aşırı esnek bir yapı yeterli desteği sağlayamıyor. Sırt yüksekliği ve baş desteğinde yeterli boyutlar, örneğin sırt desteği omuz yüksekliğinde olması gerekiyor. Baş desteğinin ise başla mesafesi en fazla 3 cm olmalı. Yan destekler sürücüyü koltukta güçlü şekilde sabit tutmalı. Dört yönlü bel desteği, ileri geri ve aşağı yukarı şekilde her sürücü için ideal pozisyona getirilebilmeli. Koltuk yüksekliği, eğimi ve derinliği ayarlanabilir olmalı, derinlik ayarının standartları sağlayabilmesi için en az 25 cm olması gerekiyor. AGR koltukları standart koltuklardan ayıran en önemli özelliklerden olan baldır desteği vücut ağırlığının koltuğa daha dengeli dağılmasını sağlıyor. Elbette kolay erişilebilen ayarlar da sürüş güvenliği için olmazsa olmaz sayılıyor.

Gördüğünüz gibi bu iş o kadar da kolay değil. Opel'in PSA bünyesine geçmesinden sonra Peugeot ve Citroen marka araçlarda da bu AGR sertifikalı koltukları göreceğiz.

Adam öldürmeye tam teşebbüs



EMRE ANAMUR
Yayın Direktörü
emreanamur@autopress.com.tr
Twitter: @Emre_Anamur

A 9 güne uzatılmış uzun bayram tatilinin son günü olan 26 Ağustos Pazar günü sabah saatlerinde otoyolun İstanbul-Etiler girişinde yaşanan kazaya dikkatinizi çekmek istiyorum. Bir servis minibüsü takla attı ve içinde çoğunluğu çocuk olan birçok kişi yaralandı. Olayın çeşitli video kayıtları, gerek televizyon haberlerinde gerekse sosyal medyada kısa bir süre sonra yayınlandı. Bunların bir tanesi o bölgedeki güvenlik kamerası kaydı, diğerleri ise kazanın hemen ardından olay yerine koşan vatandaşların çektikleri amatör çekimlerdi. Güvenlik kamerası kaydı sessizdi ve biraz uzaktan çekilmişti ama minibüsün hızının, kazadan hemen önce aynı yoldan geçen diğer araçlardan daha fazla olduğu belli oluyordu. Televizyonlar bu haberi, "Minibüs, lastiği patlayınca takla attı" diye verdiler. O halde bu, herkesin başına gelebilecek bir kazaydı. Aracınızla giderken aniden lastiğiniz patlarsa; aracın o anki hızına, patlayan lastiğin hangi aksta olduğuna ve sizin sürüş deneyiminize/eğitiminize bağlı olarak ya kaza yaparsınız ya da aracı güvenli bir şekilde durdurmayı başarırsınız. Ancak olayın vatandaşlar tarafından çekilen videolarını izlemeye başlayınca, bu kaza benim gözümde bir anda değişti. Çünkü artık bence pek de "Kaza" denemezdi. Bir görgü şahidi aracın bazı lastiklerinin yaz, bazılarının kış lastiği olduğunu; bir diğeri ise kat ettikleri şehirlerarası yol boyunca bir lastiğin havasının sürekli indiğini ve sürücünün belirli aralıklarla o lastiğe hava bastığını söylüyordu. Bu bilgiler ışığında, yolcularının hayatlarını hiçe sayan bu sürücünün, trafik kazası yapmış bir sürücü gibi yargılanmasını doğru bulmuyor, adam öldürmeye tam teşebbüsten yıllarca hapis yatmasını ve bu davanın ileride yaşanacak benzer olaylara emsal teşkil etmesini diliyorum.

AUTO PRESS

İçindekiler



12 **Bugatti Divo**



18 **Z4**



36 **Peugeot 3008**



42 **McLaren Senna**

AUTO PRESS

İmtiyaz Sahibi:
Press Medya İletişim Yayıncılık Tanıtım İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.

Sorumlu Genel Yayın Yönetmeni:
Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Yayın Direktörü:
Emre Anamur
emreanamur@autopress.com.tr

Editör:
İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Tasarım:
Baras Medya
bilgehanaras@barasmedya.com

Yazışma adresi:
Auto Press Dergisi, Bağdat Caddesi.
Yolaç Plaza. No:55 Kızıltoprak,
Kadıköy,İstanbul
TEL: 0533 7611740

Dağıtım:
Dünya Süper Veb. Ofset A.Ş.
Dağıtım ve Satış Müdürlüğü
100. Yıl Mah. Hüseyin Karaaslan Cad.
34204 Bağcılar İstanbul
Tel: +90 212 440 24 24

Mercedes-Benz C-Serisi yenilendi

Mercedes-Benz'in Türkiye'de en fazla satılan model ailesi olan C-Serisi kapsamlı bir şekilde yenilendi ve ülkemizde satışa sunuldu.





A Sedan, coupe ve cabriolet gövde seçenekleri ile ithal edilen yeni C-Serisi, versiyona göre Comfort, Exclusive ve AMG donanım paketlerinde tercih edilebiliyor. Premium orta sınıfın en fazla tercih edilen modeli olmayı hedefleyen yeni C-Serisi'nde tamamen yeni geliştirilen 1.5 litrelik turbo beslemeli benzinli motor, EQ Boost adındaki elektrik motor desteğine sahip olarak segmentinde öncü rol üstleniyor. Yeni C-Serisi'nin tüm modellerinde 9G-TRONIC otomatik şanzıman, dizel ve benzinli motorların tamamında da partikül filtresi standart donanımda yer alıyor.

Mercedes-Benz C 200 4MATIC, hem elektrik destekli turbo benzinli motoru hem de dört tekerlekten çekişli olması ile segmentinde fark yaratan bir konuma geliyor. EQ Boost adındaki, 10 kW ek güç ve 160 Nm tork üreten elektrik motor desteği ile 1.5 litrelik 4 silindirli turbo benzinli motorunda toplamda 184 HP güç ve 280 Nm tork değerleri sunan yeni C 200 4MATIC, tamamen yeni bir seçenek olarak dikkat çekiyor. Otomobillerin elektrikli geleceğine hazırlık niteliğindeki modellerin öncülerinden olan Mercedes-Benz C 200 4MATIC, 48 Volt besleme sistemi ve EQ Boost'tan oluşan kombinasyonun da desteği ile 7.2-6.9 lt/100 km seviyesinde bir ortalama yakıt tüketimi sunuyor.

Mercedes-Benz C 180, C-Serisi ailesinin baz versiyonunu oluşturuyor. İlk etapta 9G-TRONIC ile kombine edilen 156 HP güç, 250 Nm tork üreten C 180, karma koşullarda 6.8-6.5 lt/100 km yakıt tüketim verisine sahip.

Mercedes-Benz C 200 d, güncel dizel motor ailesinin yeni 1.6 litrelik versiyonu ile ilk kez kullanıma sunuluyor. 9G-TRONIC şanzımanla donatılan C 200 d, 150 HP güç ve 360 Nm tork üretiyor. Mercedes-Benz C 200 d'nin karma koşullarda yakıt tüketimi 5.0-4.8 lt/100 km…

Üretiminin beşinci yılında yenilenen Mercedes-Benz C-Serisi, görsel açıdan ağırlıklı olarak yeni farları ve arka aydınlatma grubu ile dikkat çekiyor. Yeni C-Serisi'nin tampon veya radyatör ızgarası gibi detayları, Standart, AMG veya EXCLUSIVE tasarım paketlerine göre farklılık gösteriyor. İç mekanındaki dekorasyon, isteğe bağlı olarak mat cilalı ceviz ağacından ahşap veya antrasit rengi meşe ağacından ahşap olarak tercih edilebiliyor. Yeni iç mekan renk alternatiflerinde magma grisi/siyah konsol kombinasyonu dışında AMG Tasarım Konsepti için sunulan eyer kahvesi de öne çıkıyor. KEYLESS-GO anahtarsız çalıştırma fonksiyonu standart donanım olarak sunulurken, yeniden tasarlanan start-stop düğmesi türbin görünümüyle iç mekandaki sportif dinamizmi destekliyor. C-Serisi'nin araç anahtarı da yenilendi ve müşterilere parlak krom kaplamalı siyah, krom kaplamalı beyaz ya da mat krom kaplamalı beyaz olmak üzere üç farklı anahtar seçeneği sunuluyor.

Yenilenen S-Serisi'nin ekran konsepti ile donatılan yeni C-Serisi isteğe bağlı olarak "Klasik", "Spor" ve "Progressive" olmak üzere üç farklı stilde tamamen dijital bir göstergeyle donatılabiliyor. Orta konsolun üzerinde konumlandırılan ekran 960 x 540 piksel çözünürlüğe sahip 7 inç veya 1920 x 720 piksel çözünürlüklü 10.25 inç olarak iki farklı büyüklükte sunuluyor.

Yeni Mercedes-Benz C-Serisi ilk aşamada C 200 4MATIC Sedan, C 200 4MATIC Coupe, C 200 Cabriolet ile showroom'lardaki yerini aldı. Eylül ayı itibarıyla C 180 Sedan ve C 200 d Sedan'ın teslimatları başlayacak olan aracın Kasım 2018 itibarıyla C 200 d Cabriolet versiyonu da satışa sunulacak.





Koltuk deyip geçme!

Opel, trafikte uzun süre sabit oturmak zorunluluğu nedeniyle sırt ve bel ağrısı riski ile karşı karşıya kalan sürücülere sunduğu AGR sertifikalı ergonomik koltukları ile öne çıkıyor.

Alman otomobil üreticisi kendi bünyesinde geliştirdiği ergonomik koltukları Insignia, Grandland X ve Crossland X modellerinin en üst donanım seviyelerinde standart, Astra ve Mokka X modellerinde ise opsiyonel olarak sunuyor. Katıldığımız Opel'in "trafikte ergonomik koltukların önemi" temalı toplantısında, AGR sertifikalı ergonomik koltuklu otomobillerin toplam satış içindeki payının yüzde 23 olduğunun altı çizildi. Marka "Gelecek Herkesindir" sloganı doğrultusunda ergonomik koltukları tüm müşterileri için daha erişilebilir kılarak 2020 yılına kadar AGR koltuklu otomobil satış oranını yüzde 60'a çıkarmayı hedefliyor.

Otomobilde kullanılacak koltukların çoğunlukla birbiriyle çatışan farklı niteliklerin kusursuz şekilde dengelenmesi gerekiyor. Kullanılan malzemenin kalitesi hem güvenliğe, hem konfora, hem de maliyete doğrudan etki ediyor. Bir otomobilin en büyük bileşenlerinden olan koltukların boyutu otomobilin genel tasarımını da etkiliyor. Maliyetler ne kadar aşağıya çekilirse otomobilin fiyatı da aynı oranda aşağıya çekilebiliyor. Koltuklar ne kadar hafif olursa o oranda yakıt ekonomisi sağlanıyor ve emisyon değerleri aşağıya çekiliyor.

Bu unsurların yanı sıra her insanın farklı fiziksel özelliklere sahip olduğu da göz önüne alındığında koltukların çok farklı ihtiyaçlara tam yanıt verebilecek şekilde tasarlanması gerekiyor. Bu durum da yüksek maliyet olarak kendini gösteriyor. Opel yetkililerin açıkladığı verilere göre koltuklar bir otomobilin üretim maliyetlerinin yüzde 6-12'sini oluşturuyor. Tamamen yeni bir koltuk geliştirmenin ise maliyeti 40-70 milyon euro olarak açıklandı.





AGR nedir?

Aktion Gesunder Rücken ya da Sağlıklı Sırtlar Kampanyası 1995 yılında sırt ağrılarına karşı mücadele etmek için Almanya'da tam bağımsız bir kuruluş olarak kuruldu. Sırt ağrılarının çeşitli nedenleri olduğu için ortopedisyenler, psikologlar, diyetisyenler gibi farklı disiplinlerden gelen 33 kuruluşu bünyesinde bulunduruyor ve yaklaşık 150 bin uzmanı bir araya getiriyor.

AGR sertifikalı koltuklar Opel'in PSA bünyesine katılmasından sonra Peugeot ve Citroen marka otomobillerde de kullanılacak.

510 HP'lik SUV Alfa Romeo Stelvio yola çıktı



Efsanevi İtalyan markası Alfa Romeo'nun sportif SUV'u Stelvio'nun en güçlü versiyonu Stelvio Quadrifoglio Türkiye'de satışa sunuldu.

Alfa Romeo tarihinin ilk SUV modeli olan Alfa Romeo Stelvio'nun ateşli Quadrifoglio versiyonu, 50:50 ağırlık dağılımı, kompozit karbon fiber malzemelerle üretilen hafif karoseri ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle dikkat çekiyor. Ferrari'nin teknoloji ve mühendislik deneyimi ile geliştirilen Stelvio Quadrifoglio'da, 2.9 litre, Twin-Turbo V6 motor görev alırken, tam 510 HP'lik güç üretiyor. Stelvio Quadrifoglio 0'dan 100 km'ye hızlanmasını 3.8 saniyede tamamlayarak olağanüstü bir performans ortaya koyuyor. Sınıfının litre başına en fazla güç üreten 24 supaplı motoruyla iş birliği yapan 8 ileri otomatik şanzıman, "Yarış" modunda sadece 150 milisaniye gibi rekor bir sürede vites değişimi gerçekleştirirken, Q4 dört tekerlekten çekiş sistemiyle birlikte gücü dört tekerleğe birden aktarıyor. Normal koşullarda Q4 çekiş sistemi tüm torku arka aksa aktarırken, limitlerde ön ve arka aks arasında yüzde 50 denge sağlayabiliyor. Özel AlfaLinkTM adaptif süspansiyon sistemiyle yol tutuş kabiliyeti mükemmele yakın olan Stelvio Quadrifoglio'yu durdurma görevini ilk olarak Giulia'da görülen, Alfa Romeo markasına özgü yenilikçi elektromekanik Entegre Fren Sistemi (IBS) üstleniyor.



Alfa Romeo Stelvio seçkin ve kaliteli malzemelerle bezenmiş iç mekânıyla orta boy premium SUV dünyasında fark yaratıyor. Dış tasarımda olduğu gibi iç tasarımda da şık detaylar ve sportif tatlar öne çıkıyor. Kaliteli malzemelerle ve birinci sınıf bir işçilikle şekillendirilen iç mekanda; deri, kumaş ve karbon fiber olmak üzere farklı malzemeler birbirini tamamlayan bir uyum ortaya koyarken gerek önde gerekse arkada geniş ve ferah yaşam alanı yolculukları keyifli hale getiriyor. Karakteristik Alfa DNA sürüş modu ile istenilen sürüş modu tercih edilebilirken, çift bölgeli iklimlendirme sistemi, Harman/Kardon imzalı 14 hoparlörle donatılan Alfa Connect bilgi ve eğlence sistemi gibi donanımlar, yaşam alanını eğlenceli kılıyor. Orta konsolun en üst noktasında sürücünün görüş alanında konumlandırılan ve Magneti Marelli ile birlikte geliştirilen entegre 3D navigasyonlu yüksek çözünürlüklü, 8,8 inç boyutundaki ekrana ve dairesel, kolay kullanımlı bir yönetim kumandasına sahip Alfa Uconnect üzerinden otomobille ilgili birçok kontrole erişilebiliyor. Gösterge tablosunun ortasında bulunan 7 inç büyüklüğe sahip TFT ekran üzerinden, sürüşle ilgili bütün temel bilgiler sürücünün görüş hizasında sunuluyor. Sadece geniş bir yaşam alanı sunmakla kalmayan Stelvio, 525 litre ile sınıfının en büyük bagaj hacimlerinden birini de beraberinde getiriyor.

Ön ve arka aks arasında ideal ağırlık dağılımına sahip olan Stelvio Quadrifoglio'nun karoserinde bolca alüminyum ve karbon fiber destekli malzemeler kullanılıyor. Üstün sürüş özellikleri için geliştirilen yarı sanal direksiyon miline sahip yeni çift salıncaklı ön süspansiyon, hızlı ve kesin direksiyon tepkilerini beraberinde getiriyor. Arka aksta Alfa Romeo'nun patentli dört buçuk kollu bağımsız süspansiyonu görev yapıyor. Yüksek kalite seviyesinde sürüş dinamikleri ve sürüş keyfi için sınıfının en direkt çalışan (12.1:1) oranlı direksiyon sistemiyle ideal yürüyen aksam göreve hazır hale geliyor.



BEKLENTİLERİNİZİN ÖTESİNE GEÇİN.

Egea Hatchback üstün konfor, donanım ve teknolojik özellikleriyle sizi Fiat Showroom'larında bekliyor. Hemen bir test sürüşü yapın, beklentilerinizin ötesine geçin.

- **7" Uconnect Multimedia Sistemi**
- **Apple CarPlay**
- **Adaptif Hız Sabitleme Sistemi**
- **Otomatik Acil Durum Freni**



Koç

Egea Hatchback'in ortalama CO_2 emisyonu 98-147 gr/km, ortalama yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km arasında değişmektedir.

5 milyon euro'luk otomobil Bugatti Divo











Bugatti'nin yeni oyuncağı Divo'nun 8.0 litrelik W16 motoru 1500 beygir güç üretiyor.

Amerika'nın Kaliforniya eyaletinde her yıl Pebble Beach sahilinde düzenlenen lüks otomobil etkinliği, "Pebble Beach Concours d'Elegance" olarak adlandırılıyor. Bugatti, uzun süredir teaser görüntülerini paylaşmakta olduğu Divo adlı yeni hiper otomobilini burada dünyaya tanıttı.

Aslında Bugatti Divo tamamen yeni bir model de değil ve Chiron üzerine geliştirildi. Divo, tasarım oyunlarıyla Chiron'dan bile agresif ve dikkat çekici görünüyor. Ünlü Bugatti ön ızgarası ve yandaki geniş hava girişleri korunmuş. LED'li ön farların C şekli bir o kadar da dikkat çekici… Divo'nun aerodinamik gövde paketi kapsamında ön lip, yan marşpiyeller, arka rüzgarlık, oyuntulu tavan ve kaput hatları gibi birçok şey yer alıyor.

Divo'nun tasarımıyla ilgili biraz daha detaylara indiğimiz zaman arka rüzgarlığının, Chiron'un rüzgarlığından yüzde 23 oranında daha geniş olduğunu öğreniyoruz. Bu rüzgarlık yine aktif bir şekilde çalışıyor, yani yeri geldiğinde dik bir konuma gelip hava akışını bloke ederek frenlemeye de yardımcı oluyor. Divo, yeni aerodinamik gövde parçalarıyla Chiron'a göre 90 kg daha fazla yere basıyor. Üstelik Divo, Chiron'a göre 35 kg daha hafif…

Pist denemelerinde Divo, Chiron'dan daha iyi süreler elde edebiliyor ancak maksimum hızı Chiron'dan biraz daha az. Yani Chiron'un maksimum hız değeri 420 km/s iken, Divo'nun maksimum hız değeri 380 km/s. Divo'nun güç değeri ise Chiron ile aynı olarak 1500 beygirde kalmış, tork değeri de yine 1600 Nm şeklinde. 0'dan 100 km/s hıza ulaşmak içinse 2.4 saniye yeterli.

Bugati Divo'dan sadece 40 adet üretileceği ve bunların her birinin 5 milyon Euro fiyat etiketine sahip olacağı da söyleyelim. 40 adet Bugatti Divo'ların tamamının şimdiden satıldığını da öğreniyoruz. Zaten bir Bugatti Divo sahip olmak için önce bir Bugatti Chiron sahibi olma şartı aranıyordu.

Fransız Bugatti bizleri yine şaşırtmayı başardı ve rüyalarımızı süslemeye devam edecek…



Stonic satışta

Kia Stonic'in Türkiye fiyatları belli oldu. Stonic ilk etapta sadece benzinli motor ve otomatik şanzımanla satılacak. Baz versiyon 1.4 litre hacme sahip atmosferik beslemeli benzinli motor ve otomatik şanzımana sahip versiyon. Bu versiyonun fiyatı 123 bin 900 TL olarak belirlenmiş. 1.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motora ve çift kavramalı DCT şanzımana sahip versiyonun baz fiyatıysa 141.900 TL olarak belirlenmiş. Stonic'in en pahalı versiyonuysa Elegance Turbo Design Paket ile 153 bin 900 TL'lik satış fiyatına sahip. Cool adı verilen baz versiyon 6 havayastığı, 7 inçlik ekran ve geri görüş kamerası gibi donanımlara sahip.





Stonic başta gözünüze minik bir Kia Sportage gibi görünebilir ki bunda haksız değilsiniz. Stonic, tasarım itibariyle son dönem Kia modelleriyle paralel bir çizgiye sahip. Özellikle ızgara tasarımı modelin kesin bir Kia olduğunu duyuruyor. Boyutları kardeşi Hyundai Kona ile benzer: Boyu 4,14 metre ve aks mesafesi 2,58 metre. Aracın hem boyu hem de aks mesafesi Kona'dan 2 cm kısa. Bu eksiklik, arka koltuk diz mesafesinde hissedilebilecek bir farkı belki yaratır belki yaratmaz. Şimdilik tek bildiğimiz iki aracın farklı altyapılar üzerinde yükseldiği ve bunun da kullanımdan motor seçeneklerine kadar bir dizi ayrışmaya yol açabileceği. Stonic'in bagaj hacmi da 352 litre ile Kona'nın çok az gerisinde.

Kaputun altında turbo beslemeli 1.0 litrelik motorun yanında atmosferik beslemeli 1.4 litrelik benzinli motorlar kullanılmış. 1.6 litrelik dizel burada da var ancak henüz ülkemizde satılmıyor.

Renault Arkana tanıtıldı

Özgün çizgilere sahip bir Coupe Crossover olan Renault Arkana'nın, Moskova Uluslararası Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimi yapıldı. Arkana, sınıfına özgü benzersiz tasarımı ile rekabeti yoğun C segmenti için gerçek bir yenilik niteliğinde. Özellikle SUV modelleri için en dinamik ve yoğun rekabet yaşanan C segmentinde müşteri ihtiyaçları giderek daha çeşitli hale geliyor. Arkana, sedan zerafeti ve SUV sağlamlığının bileşimi ile müşterilerin yeni beklentilerini karşılamak için tasarlanmış.

Güçlü ve çekici tasarımı ile Arkana, yerden yüksekliği, geniş çamurlukları ve 19 inç lastikleri sayesinde her türlü arazide sürüş imkanı sunarken, bunlar araca sağlam bir görünüm kazandırıyor. Yan krom detaylar ve panaromik cam tavan, bu yeni modelin şık ve yüksek orta hattını ve eğimli coupe tavan siluetini öne çıkarıyor.





Renault Grubu Tasarım Direktörü Laurens Van den Acker, "Kendine özgü bir Coupe Crossover olan Arkana, sedan zerafeti ile SUV'un güçlü duruşunun etkileyici bir bileşimi. Güçlü tasarım ve zerafeti ile Fransız dokunuşuna sahip bu modelde Renault'nun kendine özgü çizgilerini ortaya koyduk." dedi.

ARKANA, 2019 yılında Rusya'dan başlamak üzere, Asya ve dünyanın çeşitli bölgelerinde farklı ülkelerde üretilecek ve pazara sunulacak. Renault Grubu, "Drive the Future" stratejik planı kapsamında ürün gamını genişleterek 2022 yılında satış adedini 5 milyona çıkarmayı ve uluslararası büyümesini hızlandırmayı hedefliyor. Arkana, bu hedefe giden yolda kilit bir rol oynayacak.

Renault Grubu, 2017 yılında Rusya'da gerçekleştirdiği 448 bin 270 satış adedi ile yüzde 28 pazar payına ulaştı ve Rusya pazarında yaklaşık 1/3 paya sahip oldu. Renault Grubu'nun iki numaralı pazarı olan Rusya'nın, planın sonunda grubun lider pazarı haline gelmesi öngörülüyor.

Güle Güle Auris

Toyota'nın aldığı global bir kararla C segmentindeki yeni jenerasyon; hatchback, sedan ve station wagon modelleri artık "Corolla" ismini taşıyacak. 1966'dan bu yana 45 milyondan fazla satışıyla "efsane model" olarak anılan Corolla'da yapılan bu isim değişikliği ile Auris ismi de bir sonraki jenerasyonda yerini "Corolla Hatchback" adına bırakmış olacak.Yeni Corolla Touring Sports ve hatchback modelleri ise Paris Motor Show'da gerçekleştirilecek dünya prömiyeri ile tanıtılacak.





Türkiye'ye özel motorla geldi

Honda, uzun zamandır merakla beklenen yeni maksi scooter modeli Forza'nın, Türkiye'ye özel olarak üretilen 250 cc'lik modelini satışa sundu.

Metalik mavi, metalik gri ve mat inci beyazı olmak üzere üç farklı gövde rengiyle satışa sunulan olan Honda Forza 250'nin satış fiyatı ise 28 bin 700 TL.

Forza, hafiflik, kompakt tasarım ve sportif form gibi ilkelerinin yanı sıra, ayarlanabilir elektrikli ön cam, tamamen LED ışıklandırma, opsiyonel 45 litre kapasiteli Akıllı Anahtar bağlantılı arka çanta gibi özellikleri ile dikkat çekiyor.

Dingil mesafesi ve uzunluğu düşürülen model, aynı zamanda daha dar ancak görüş açısını genişletecek yükseltilmiş bir yapıya sahip. Yenilenen şasi tasarımı ve yapısıyla, daha kuvvetli bir hızlanma ve yakıt ekonomisi sunan Forza'da standart olarak sunulan iki kanal ABS özellikle panik fren ve ıslak zeminde sürüş güvenliğini destekliyor. Daha geniş bir çapa sahip arka tekerleğine rağmen selefinden çok daha hafif bir yapıya kavuşan Forza 250, son derece şık dökme alüminyum alaşım jantları ve artan tekerlek büyüklüğü ile de sürüş konforu arttırıyor.

Yeni Honda Forza 250, 249 cc hacimli, su soğutmalı, PGM-FI enjeksiyon sistemine sahip SOHC dört supaplı motor yüksek verimlilik seviyesiyle dikkat çekiyor. Gelişmiş teknolojik yapının da etkisiyle tüm devir seviyelerinde dengeli bir güç üretimi ve yumuşak bir çalışma karakteri ortaya çıkarken yakıt tüketimi düşüyor.



Motor 7500 d/d'da 23 HP (maksimum güç ve 6250 d/d'da 24 Nm maksimum tork üretiyor. 11,5 litre kapasiteli yakıt deposu sayesinde yeni Honda Forza 250, 350 km'nin üzerinde bir menzile ulaşıyor.

İlk defa bir Honda scooter modelinde yer verilen Honda Seçilebilir Tork Kontrolü Sistemi (HSTC) ön ve arka tekerlekler arasındaki en ufak bir hız farkını bile anında fark ederek, kayma oranını hesaplıyor ve motor gücünü ve torkunu yakıt enjeksiyonu ile ayarlayarak arka tekerlekteki tutunmayı yeniden sağlıyor.

Yeni Forza'nın ergonomik anlamda da iddialı bir model haline gelmesi için çalışan Honda mühendisleri, sele altındaki bölümü iki kapalı kask alabilecek şekilde tasarladı. Bunun yanı sıra saklama alanını bir kask ve/veya yağmurluk alacak şekilde A4 boyutlarında çantalarla bölmelere ayırmak mümkün. Karenajın ön bölümünde bulunan saklama gözü de artık kilitlenebiliyor. Bu sayede sürücü güvenle telefon veya matara gibi herhangi bir eşyasını o bölmede saklayabiliyor. Aynı zamanda bu bölmenin içerisinde 12V şarj soketi de yer alıyor.

Rahatça ayarlanabilen yeni elektrikli ön cam yüksek hızlarda maksimum rüzgâr korumasını ve şehir sürüşlerinde kusursuz özgürlük hissi veriyor. Forza'nın tasarım çizgileri önde yeni, gidonun sol tarafından kontrol edilebilen ve 140 mm'ye kadar ayarlanabilen elektrikli cam ile başlayarak arkaya doğru devam ediyor. Ayrıca yenilenen gösterge paneli analog kadrana ek olarak birçok ekstra bilgiyi de dijital ve LED olarak sunmaya başladı.

BMW Z4

BMW efsane modelini yeniledi ve ilk üretim olarak BMW Z4 M40i Coupe'yi tanıttı.



Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr





Roadster otomobillerin hala yaşam şansı olduğuna inanıyorsanız işte yeni Z4 karşınızda. Yeni BMW Z4 ilk üretim modeli Amerika'da Pebble Beach Concours etkinliğinde tanıtıldı. Ve şaşırtıcı ama konsept modele oldukça sadık kalınmış.

Z4 aslında bir ortak girişim projesi. Projenin ortağı Toyota ve Japon marka adına projenin ürünü de efsanevi Supra'nın yeni nesli olacak. Supra henüz tanıtılmadı ama proje aslında BMW odağında, yani Supra, Z4'ün Toyota logolu bir versiyonu olacak diyebiliriz. Z4 Roadster olarak satılırken, Supra ise coupe olarak karşımıza çıkacak.

BMW Z4 ise bildiğimiz gibi yani hala çok havalı. Uzun motor kaputu, 50'ye 50'lik ağırlık dağılımı ve agresif tarzıyla kalbimizi tam 12'den vuruyor. Kokpit bilindik BMW özelliklerine sahip, minimalizm dikkat çekiyor. Özellikle havalandırma kumandaları, Gösterge paneli ve orta Z4'e özgü değil…

BMW Z4 bildiğimiz gibi yani hala çok havalı. Uzun motor kaputu, 50'ye 50'lik ağırlık dağılımı ve agresif tarzıyla kalbimizi tam 12'den vuruyor.



340 HP güç üreten 6 silindirli motoruyla Z4 M40i, 4.6 saniyede 100 km/s hıza ulaşıyor.







Yen nesil Z4'ün 2019 bahar aylarında piyasaya sürüleceği açıklandı.











konsoldaki ekran oldukça teknolojik görünüyor. Orta konsoldaki kumanda paneli yeniden elden geçirilmiş. Kumaş tavan 10 saniye civarında açılıyor ve araç eski versiyonundan 50 kg daha hafif olacak.

Çamurlukların arka kısımlarındaki hava çıkışları, arkadaki spoyler ve bolca girinti-çıkıntı, Z4'ün sportifliğini vurguluyor. Ön ve arka aks ağırlık dağılımı yüzde 50:50 olan Z4, geniş iz açıklıkları ve kompakt aks mesafesiyle dinamik sürüş vaat ediyor. Yeni Z4'ün tanıtımı, M40i First Edition versiyonuyla yapıldı. 340 HP güç üreten 6 silindirli motoruyla Z4 M40i, 4.6 saniyede 100 km/s hıza ulaşıyor. Araçta M Sport diferansiyelin de yer aldığını söyleyelim.

Motor bölmesinin altında ayrıca ilk etapta 2.0 ve 3.0 litrelik benzinli motorlar yer alacak. Detaylar henüz açıklanmadı ama Z4 sDrive 20i 2.0 litrelik motordan 200 HP civarında güç alırken 30i motordan 250 HP civarında güç alacak. Z4 M40i versiyonuysa bahsettiğimiz gibi 3.0 litrelik sıralı 6 silindirli motorundan 340 HP güç alabiliyor. 1.5 ton civarında boş ağırlığa sahip bir otomobil düşünülünce performans verilerinin baştan çıkartıcı olacağını bekleyebiliriz. Tüm versiyonlar arkadan itişli ve 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla gelecek.

Yen nesil Z4'ün 2019 bahar aylarında piyasaya sürüleceği açıklandı.

Skoda Fabia güncellendi


Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Skoda, Fabia modelini makyajladı. Yeni modeli Çekya'nın başkenti Prag'da uluslararası basın lansmanında kullandık.

A Skoda'nın B segmentindeki popüler otomobili Fabia, piyasaya çıkışından 4 yıl sonra bir yenilenme operasyonu geçirdi. Tasarımın yanı sıra teknolojik donanımlarıyla da yenilenen Fabia, böylelikle hızla değişim gösteren otomotiv dünyasına da daha iyi uyum sağlamış oldu. Yenilenen Fabia, Türk kullanıcısının beğenisine Ekim ayından itibaren sunulmaya başlanacak.

Satışlarını en çok artıran model

Türkiye'de ve global pazarda Fabia'nın önemli bir model olduğunu ifade eden Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Zafer Başar, "İlk kez 1999 yılında satılmaya başlanan Fabia, 19 yıllık süreçte Skoda markasının vazgeçilmez modellerinden biri haline geldi. Türkiye'de de markamızın büyümesine önemli katkıda bulunan Fabia, 2018'in ilk 7 ayı itibariyle 1687 adet satış ile toplam satışımızın yüzde 12'sini oluşturarak önemli bir pay elde etti. Rekabetin yoğun olduğu B-Hatchback segmentinde elde ettiği yüzde 3.1'lik pazar payıyla, en çok satış gerçekleştiren 10 model arasında yer aldı. Geçtiğimiz yılın aynı dönemine kıyasla yüze 20



daralan B-Hatchback segmentinde satışlarını yüzde 21 oranında artırarak, satışlarını en çok artıran model olarak öne çıktı. Yenilenen Fabia Ekim ayı itibariyle pazara sunulacak." dedi.

Skoda Fabia'nın yeniden tasarlanmış radyatör ızgarası, yeni farlar, isteğe bağlı LED yeni stop lambaları, farklılaşan ön ve arka tamponlar, Fabia'ya daha fazla belirgin bir karakter katmış. Bununla birlikte, yeni alaşım jantlar, dinamizm katkısı sağlıyor.

Fabia'da yer alan LED gündüz farları standart sunulurken, LED farlar ise isteğe bağlı olarak satın alınabiliyor. Farlarda yer alan ve kristal işçiliğine gönderme yapan unsurlar, yüksek kalitesi algısını güçlendirmiş. Yine LED teknolojinin kullanıldığı stop lambalarında ise, markanın diğer modellerinde olduğu gibi "C" formu korunurken arka tampondaki değişim otomobilin yenilikleri arasında yer alıyor.

Skoda, Fabia'da yeni tasarımlı 6 farklı çeşitte alaşım jantlar da sunuyor. Ambition donanım paketinde isteğe bağlı olan alaşım jantlar, Style paketinden itibaren standart. Skoda Fabia'da 15 renk seçeneği sunulurken, hatchback versiyonda "ColourConcept" sayesinde tavan, A sütunu, yan aynalar ve 16 inçlik Vigo jantlar kontrast renklerde tercih edilebiliyor.

Yeni "Simply Clever" detaylar, iç mekanın işlevselliğini artırıyor. Skoda Fabia, 4 metreden daha az uzunluğuna rağmen, 5 yolcu ve 330 litre bagaja ev sahipliği yapıyor. Fabia'nın Ambition ve Style donanımlarında, çift tonlu döşemelerin yanı sıra kapı tutamakları ve isteğe bağlı olarak da orta kol dayama yerinde kullanılan uygun kontrastlıkla renkler, dinamik bir görünüm sunmakta.

Yeniden tasarlanan, farklı renk seçenekleri ve desenlerin kullanıldığı gösterge paneli, Dynamic donanım paketi (süet/deri karışımlı siyah spor koltuklar ve kırmızı dikişler, çok fonksiyonlu spor direksiyon simidi,













Yenilenen kontrol panelinde göstergeler artık daha kolay izlenebiliyor.



alüminyum pedal seti, spor şasi, çift renk gösterge paneli seçeneği, siyah iç mekan ve kapı panelleri, kol dayama yerleri) de dahil olmak üzere daha fazla kişiselleştirme alternatifi getiriyor. Yenilenen kontrol panelinde ise göstergeler artık daha kolay izlenebiliyor. Bununla birlikte Style donanım paketiyle standart olarak sunulan orta konsol aydınlatması ise, karanlıkta eşyaların rahatlıkla konulabilmesine olanak tanıyor. Ayrıca daha önce sadece sürücü camı için geçerli olan ve tek tuşla otomatik olarak camın açılıp-kapanmasına olanak tanıyan özellik, artık tüm camlar için geçerli.

Fabia, eğlence sistemleri ve bağlanabilirlik açısından da yeni unsurlar içeriyor. Swing Plus bilgi ve eğlence sistemi Fabia'da ilk kez kullanılmaya başlanıyor. 6.5 inçlik renkli dokunmatik ekrana sahip ve mobil cihazlarla uyumlu çalışabiliyor. Style donanım seviyesinde standart olarak sunulan SmartLink+ özelliği de (Apple CarPlay, Android Auto, MirrorLink ve SmartGate) Swing radyo ile standart sunuluyor. Bu da akıllı telefonların eğlence uygulamalarının ekranda görülebilmesine olanak tanıyor.

Skoda, yenilenen Fabia'da üç silindirli, 1.0 litre hacminde küçük ve verimi yüksek benzinli motorlar kullanıyor. Bu motorlarda enjeksiyon sistemlerinin yanı sıra motor yönetim sistemi yenilendi, ikinci katalitik konvertör eklendi. Daha verimli yakıt kullanımına kavuşan 75 HP'lik 1.0 lt MPI motor, 100 km'de 4.8 lt tüketiyor.

TSI motorlarda ise yüksek basınçlı doğrudan püskürtme sistemi kullanılırken, egzoz sisteminin yanı sıra turbo yağ ve soğutma sistemlerinde geliştirmeler yapıldı, motorlar yeni malzemeler sayesinde ısıya daha fazla dayanıklı hale getirildi. Motor elektroniği yeniden ayarlandı ve bir benzin partikül filtresi kullanılmaya başlandı. TSI motorların gücü 95 HP ve 110 HP. Fabia HB 1.0 TSI (110 HP) DSG 100 km'de ortalama 4.6 lt tüketim değeri sunarken 2.000-3.500 devir/dakika aralığında sağladığı 200 Nm tork ve 10.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansıyla dikkat çekiyor. Fabia'da 5 ileri manuel ve 6 ileri manuel vites seçeneklerinin yanı sıra 7 ileri DSG otomatik şanzıman da tercih edilebiliyor.

KARAR

Makyajlı Fabia ile Prag'da ve çevre oto yollarda 200 km yol yaptık. Öncelikle Fabia çok zorlu bir sınıfta yer alıyor ve Polo, Ibiza ve Clio gibi modellerle yarışıyor. Kardeşleri Polo ve Ibiza'ya göre ülkemizde fiyat avantajı olması en büyük artısı. Otomobilde çok büyük yenilikler olduğunu söyleyemeyiz. Fabia'nın en güçlü olduğu yerler iç mekan genişliği ve 1.0 TSI motoru. Üstelik bu motorda DSG şanzıman seçeneğini de sunuyor. Artan kurlar yüzünden henüz fiyat bilgisi yok. Ancak 100 bin bandından yukarıda satılacağını söyleyebiliriz. Sonuçta Skoda Fabia çok iyi bir şehir otomobili ve üstelik uzun yolda da performansıyla sizi şaşırtacaktır.

SEAT Ibiza & Hyundai i20



Biri Alman otomotiv devinde yer alan bir İspanyol, diğeri Türkiye'de üretilen bir Güney Koreli. Ortak noktaları ise 1.0 litrelik turbo benzinli motorları. Ibiza ile i20'yi sizler için karşılaştırdık.



Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr



Seat Ibiza

Devir hesap devri… Artık otomobillerdeki motor silindir hacmi, hem ilk satın alma sırasında hem de her yıl Motorlu Taşıtlar Vergisi öderken daha da önemli olmaya başladı. Biz de sizler için 1.0 litrelik motora sahip iki otomobili bir araya getirdik.

Dış tasarım

İkisi de B segmentinde (küçük sınıf) yer alan hatchback gövdeli otomobilleri karşılaştırmaya en göreceli konudan başlayalım: Tasarım. Bildiğiniz gibi, tasarım konusundaki beğeniler kişiden kişiye değişir. Bu nedenle bu paragrafın herhangi bir birincisi olmayacak. Ama genel kanıdan bahsetmek gerekir ve bugüne kadar Ibiza ve i20 hakkında yaptığımız yayınlara gelen yorumlar göz önüne alınırsa Ibiza'nın tasarımı daha çok beğeniliyor.

Hyundai Assan tarafından Türkiye'de üretilen i20, kısa bir süre önce makyajlandı. Otomobil, bu makyaj operasyonuyla birlikte yenilenen altıgen öz ızgaraya kavuştu. Led gündüz farlarına, dış dikiz aynalarında led sinyallere ve led stop lambalarına sahip otomobilde viraj içini aydınlatma özelliği bulunan projeksiyon tipi dinamik farlara yer verilmiş. Yeni jantlarla da dikkat çeken makyajlı i20 HB'nin arka tasarımı önden daha fazla yeniliğe sahip: Stop lambalarının tasarımı komple yenilenmiş. Panoramik cam tavanla dikkat çeken otomobilin arka tasarımında difüzör de bulunuyor.

İspanya'da üretilen 5'inci nesil Ibiza ise, ait olduğu Volkswagen Grubu'nun MQB A0 adlı yeni küçük sınıf otomobil platformunda geliştirilmiş ilk model olma özelliğini taşıyor. Markanın yeni DNA'sını taşıyan ön tasarım, hem modern hem de güzel. Donanıma göre, burada full led farlar dahi görev yapıyor. Yandan bakıldığında tekerleklerin köşelere yerleştirildiği ve bu sayede dingil mesafesinin arttığı görülüyor. Arkada ise; büyütülmüş SEAT amblemi, modern tasarımlı stop farları ve tamponun sağ ve soluna yerleştirilmiş birer egzoz çıkışı göze çarpıyor.

Boyutlar

Hyundai i20; 4035 mm uzunluğa, 1734 mm genişliğe, 1474 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2570 mm. Bu sayfalarda yer alan 5 koltuklu, önden çekişli ve Elite Pan. + Multimedya Paketi (Panoramik cam tavanlı ve multimedya sistemli) donanımlı test aracının boş ağırlığı 1185 kg. Otomobilin bagaj hacmi ise 301 litre. Bagaj kapağında herhangi bir elektrikli açma-kapama sistemi bulunmuyor.

SEAT Ibiza ise, 4059 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe ve 1444 mm yüksekliğe sahip. Yani





■ **Artılar: Motor, şanzıman, fiyat, bagaj hacmi, tüketim**
■ **Eksiler: Arka koltuk sırasındaki bazı özellikler**



Ibiza, TSI motor ve DSG şanzımanın uyumuyla göz dolduruyor. Sürüş gayet çevik ve atak...

i20'den daha uzun, daha geniş ama daha alçak. Bu da daha sportif hatlara sahip olmasını mümkün kılıyor. Otomobilin dingil mesafesi ise 2564 mm. Bu değer, i20'ninkinden daha düşük. Bunun yansıması iç mekanda, özellikle de arka koltuktaki diz mesafesinde kendini gösterecektir. Ibiza'nın bagaj hacmi 355 litre. Bu hacim, i20'nin bagajından 54 litre daha fazla.

Boyutlar paragrafında Ibiza, sportif görünüm sağlayacak boyutlar ve bagaj hacmiyle; i20 ise dingil mesafesiyle öne çıkıyor.

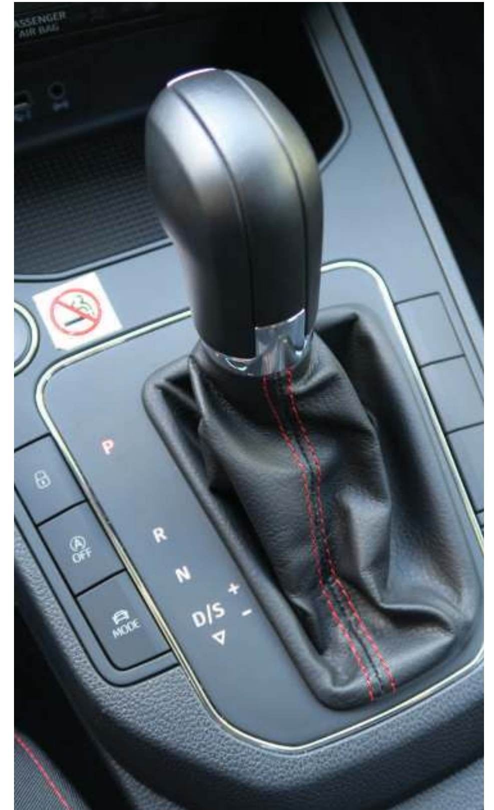
İç mekan

İ20'nin iç mekanı, direksiyon simidi hariç modern bir görünüme sahip. Keşke makyajla birlikte bu direksiyon simidine son verilip yeni i30 ve Kona modellerindeki tepki hızı daha iyi ve daha güzel tasarımlı direksiyon simidine geçiş yapılsaydı. Malzeme konusunda yer yer yumuşak plastik ve fazlaca sert plastiğe yer verilen kokpitte işçilik başarılı. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Hem ana gösterge tablosu hem de ön konsoldaki 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran övgüyü hak ediyor. Parlama yapmayan bu ekranlar rahat okunuyor ve kolay kumanda ediliyor. Renkli ekran Apple CarPlay ve Android Auto bağlantılarını destekliyor. Elektrikli cam açma-kapama düğmelerinin sadece sürücü tarafındakinin tek dokunuşlu olması ise bizce bir









Hyundai i20

dezavantaj. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Tek bölgeli elektronik klima hızlı ve etkin çalışıyor. Vites kolunun ilerisinde yer alan usb, aux ve 12V girişlerinin yeri iyi. Biraz sert süngere sahip koltuklar gereken oturma alanını sunuyor. Arkada diz ve baş mesafeleri yeterli. Şaft tüneli yükseltisi az. Burada kol dayama yok ama ön yolcu koltuğunun sırtında cebe, tavan kenarlarında tutamak ve aydınlatmaya yer verilmiş.

Ibiza'nın iç mekanına geçtiğimizde ilk dikkatimizi çeken konu ise, kokpitin eskisinden hissedilir derecede daha geniş ve ferah olması. Yaklaşık aynı kalan uzunluğa karşın dingil mesafesinin artması, özellikle arka koltukta oturanları olumlu yönde etkilemiş ancak i20'nin dingil mesafesinin daha uzun ve arka koltuk sırasındaki diz mesafesinin daha iyi olduğunu belirtelim. Ön tarafa geçecek olursak; analog ile dijital ekranların harmanlandığı ana gösterge tablosu sade tasarımlı ve rahat okunuyor. Malzeme ve işçilik kalitesi, bu sınıf için yeterli. Ön konsoldaki 6.5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran, rakipleri arasında en iyi sistemlerden biri. Dokunmatik ekranın altında çift bölgeli otomatik klima ve onun da altında USB, aux girişi ve yeni nesil akıllı telefonları şarj etmek için kablosuz şarj bölümü var (Donanıma göre değişiyor). Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmayan kokpitte kapaklı torpido ve kapı içi cepleri de yeterli genişlikte. Kenarlarda oturanlar için tutamak ve arka koltuk sırasında kol dayama bulunmaması dezavantaj. Ayrıca ön koltukların sırt kısmında cep de yok. Şaft tünelinin yüksek oluşu da arka-ortada oturan kişiyi rahatsız ediyor.

Bu paragrafın birincisini seçmek epey zor çünkü ön kısımda Ibiza biraz önde gibiyken arka oturma bölümünde i20 açık ara önde.

Motor ve şanzıman

Hyundai test aracımızda, i20 HB ürün gamına makyajla birlikte eklenen yeni bir motor bulunuyor. Bu 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli motor, DCT adlı 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. 6000 d/d'de 120 HP güç ve 1500-4000 d/d'de 172 Nm tork üreten motor, 1185 kg boş ağırlığa sahip otomobile 190 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise kataloglarda yer almıyor. Hyundai i20 Hatchback 1.0 T-GDI DCT'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 116 g/km.

Ibiza'nın test aracında ise; yine 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, EcoTSI turbo benzinli motor ve 7 ileri DSG şanzıman bulunuyor. 5000-5500 d/d'de 115 HP güç ve 2000-3500 d/d'de 200 Nm tork üreten







- **Artılar: Motor, şanzıman, bayi ve servis ağı, garanti opsiyonları**
- **Eksiler: Fiyat, bagaj hacmi, direksiyon tepkileri, Euro NCAP sonucu**

Ürün gamına yeni katılan 1.0 litrelik turbo benzinli motor istekli bir karaktere sahip ve ara hızlanmalarda başarılı bir yapı sergiliyor.

motor, 1089 kg boş ağırlığa sahip otomobile 193 km/s'lik maksimum hız ve 9.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI DSG'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 108 g/km.

İkisi de 1.0 litrelik turbo benzinli motora ve 7 ileri oranlı çift kavramalı otomatik şanzımana sahip olan rakiplerden i20, Ibiza'dan 5 HP daha güçlü ama maksimum torku 28 Nm daha düşük. Maksimum hızlar hemen hemen aynı, yakıt tüketimi ve emisyon konusunda ise Ibiza daha başarılı.

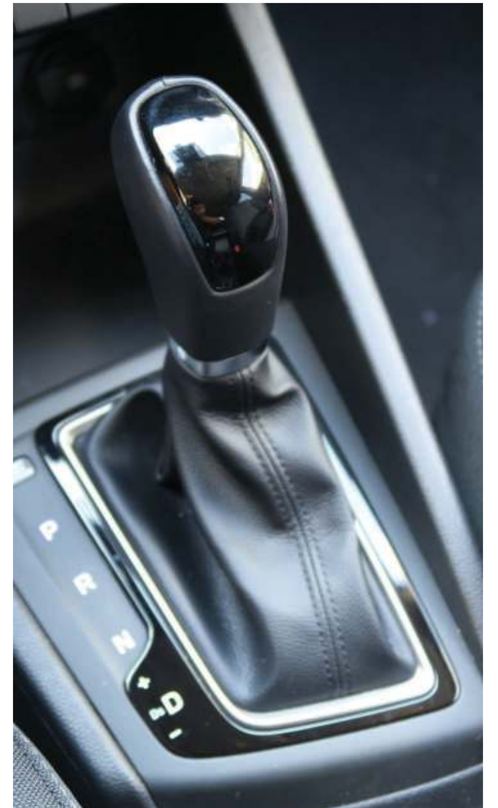
Sürüş özellikleri

i20'de optimum sürüş pozisyonu, hem sürücü koltuğunda hem de direksiyon simidinde gerekli ayarların bulunması sayesinde kolay ayarlanıyor. Görüş açıları yeterli. Geri vitese takıldığında arka tarafı gösteren renkli ve kılavuz çizgili geri görüş kamerası konforu ve güvenliği arttırıyor. Ürün gamına yeni katılan 1.0 litrelik turbo benzinli motor istekli bir karaktere sahip ve ara hızlanmalarda başarılı bir yapı sergiliyor. Sesi de sportif sayılabilir. 3 silindirli olması nedeniyle, soğukken ve araç dururken biraz sarsıntı yapabiliyor. Biz test ortalamamızda 6.6 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik. Start-Stop sistemi bu motorla birlikte standart donanımda yer alıyor ve özellikle dur-kalk trafikte tüketim ve emisyonu düşürüyor. Otomobil









hakkında iki eleştirimiz ise direksiyon simidinin artık eski tasarımlı kalmış olması ve biraz sert süspansiyon sistemi. Buna karşılık yol tutuş başarılı. Fren hissi ve durma mesafesi de iyi.

Sürüş pozisyonu ve görüş açıları başarılı olan yeni Ibiza, sportif direksiyonuyla keyifli bir yolculuk sunuyor. DSG şanzıman hızlı vites değiştiriyor. 3 silindirli turbo benzinli motorun sportif bir sesi var ve hızlanmalarda keyif veriyor. Ancak aracın iç mekana rüzgar sesi aldığını belirtelim. Performans konusunda herhangi bir sıkıntı yaşatmayan otomobil, yakıt tüketiminde de cimri. Sakin bir kullanımla, özellikle de "Eco" sürüş modunda ortalama 5.5-6.0 lt/100 km seviyelerinde yakıt tüketeceğinizi düşünüyoruz. Test aracımızdaki FR donanım seviyesi, sportif beklentileri karşılamak için geliştirilmiş. Bu paket kapsamında 15 mm alçaltılmış, yüzde 20 sertleştirilmiş ve daha kalın viraj demirlerine sahip süspansiyon sistemi kullanılmış. Amortisörler de sürüş modu seçimine bağlı olarak spor veya normal olarak iki sertlik ayarına sahip. Yol tutuşu başarılı olan otomobilin direksiyon tepkileri hızlı. SEAT Sürüş Profili kapsamında "Eco", "Normal", "Sport" ve kendi özel ayarlarınızı yapabileceğiniz "Individual" arasında seçim yapabilmek önemli bir avantaj sağlıyor.

Bu paragrafın galibini açıklayabiliriz: Ibiza. Volkswagen Grubu'nun altyapı avantajını sürüş modlarıyla birleştiren otomobil, daha iyi direksiyon simidi ve daha iyi çekişiyle hem daha iyi sürüş özelliklerine sahip hem de daha az yakıt tüketiyor.



Teknik Veriler

SEAT Ibiza 1.0 EcoTSI DSG

Motor: 999 lt, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Güç: 115 HP @ 5000-5500 d/d
Tork: 200 Nm @ 2000-3500 d/d
Aktarma: 7 ileri DSG, önden çekiş
0-100 km/s: 9.5 sn
Maksimum hız: 193 km/s
Yakıt tüketimi (Ort.): 4.7 lt/100 km
Fiyat: 113.500 TL

KARAR

Her karşılaştırmada belirttiğimiz gibi, her ürünün bir alıcısı var. Yani biz burada "Şu model daha iyi" desek bile, mutlaka diğerini daha çok beğenip satın alacak otomobil severler olacaktır. Bu nedenle, prensip olarak, bir birinci seçmek yerine, rakip modellerin üstün yanlarını özetlemeyi tercih ediyoruz.
Hyundai i20; gerek Türkiye'de üretilmesi, gerek ilk satın alma sırasında sunulan garanti opsiyonları (3 yıl/ Sınırsız km, 5 yıl/100.000 km ya da 7 yıl/80.000 km'den birini ücretsiz olarak seçebiliyorsunuz), gerekse yaygın bayi ve servis ağı ile düşük yedek parça fiyatları nedeniyle en çok satan B-Hatchback modellerden biri. Tasarımı biraz eleştirilse de, özellikle arka koltuk sırası konusunda rakibinin önüne geçiyor. Kokpitin ön kısmı da son derece rahat ve ergonomik.
SEAT Ibiza ise rakibinden daha iyi bir tasarıma ve daha büyük bir bagaja sahip. Sürüş özellikleri de daha iyi. Renkli ve dokunmatik ekran övgüyü hak ediyor. Arka koltuk sırasında sunduğu özellikler ise biraz kısıtlı. Euro NCAP çarpışma testinden aldığı 5 yıldız önemli çünkü rakibi i20 4 yıldızda kaldı. Ibiza'nın diğer öne çıkan özellikleri ise sürüş modları, daha uygun fiyatı ve hızlı vites değiştiren şanzımanı. Ayrıca motorunun daha yüksek tork üretmesi, sürüşte hissedilir derecede daha iyi çekiş sağlıyor. Öte yandan Ibiza'nın yakıt tüketimi ve emisyonu da i20'den daha düşük.
Her zaman belirttiğimiz gibi "Karar sizin"!

Teknik Veriler

Hyundai i20 1.0 T-GDI DCT

Motor: 998 lt, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Güç: 120 HP @ 6000 d/d
Tork: 172 Nm @ 1500-4000 d/d
Aktarma: 7 ileri DCT, önden çekiş
0-100 km/s: -
Maksimum hız: 190 km/s
Yakıt tüketimi (Ort.): 5.1 lt/100 km
Fiyat: 124.450 TL



Alfa Romeo Stelvio





Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Alfa Romeo'nun ilk SUV modeli Stelvio, dinamik tasarımı ve güçlü sürüşüyle dikkat çekiyor. Yeni modelin direksiyonundayız...

Alfa şaşırttı ve bir SUV üretti ve bizce iyi bir model üretti. Yani totale bakarsak otomobilin iyi yönleri çok daha fazla sanki. Peki kimlere rakip Stelvio? Jaguar F-Pace, Volvo XC60, Audi Q5, BMW X3 ve Mercedes GLC. Bizce bütün bu saydığımız modellerden ruhuyla ve hissettirdikleriyle ayrılıyor. En iyi mi? O konuda yorum yapmak istemiyoruz ama gelin biraz detaylıca inceleyelim….

Tasarım

Yüzyılı aşkın bir tasarım geleneğinin mirasçısı Alfa Romeo Stelvio, 4.687 mm uzunluk, 1.903 mm genişlik ve 1.671 mm yükseklik verileriyle oldukça geniş ve ferah bir yaşam alanını, kompakt boyutlarla bir araya getirmiş. Muntazam karoser orantılarıyla çok dikkat çekici bir model olan Stelvio'da, aşağıya kadar uzanan radyatör ızgarasına sahip karakteristik burun tasarımı İtalyan markanın aidiyetine vurgu yapıyor. Önden arkaya doğru yükselerek güçlenen omuz çizgisiyle belirgin çamurluk kuşakları kaslı ve güçlü bir görünüm sunarken, kapı üzerindeki çizgiler de dinamik görünümü perçinliyor.



Alfa Romeo Stelvio seçkin ve kaliteli malzemelerle bezenmiş iç mekanıyla orta boy premium SUV dünyasında kesinlikle dikkat çekiyor.

İç mekan

İçeride herşey olabildiğine sade. Yani aslında otomobilin iddialı dış tasarımının zıttı bir durum söz konusu. Ancak biz bu lüks sadeliği çok beğendik. Alfa Romeo Stelvio seçkin ve kaliteli malzemelerle bezenmiş iç mekanıyla orta boy premium SUV dünyasında kesinlikle dikkat çekiyor. Kaliteli malzemelerle ve yüksek işçilikle şekillendirilen iç mekanda; deri, ahşap ve kumaş olmak üzere farklı malzemeler birbirini tamamlayan güzel bir uyum ortaya koyarken, gerek önde gerekse arkada geniş ve ferah yaşam alanı yolculukları keyifli hale getiriyor. Çift bölgeli iklimlendirme sistemi, Harman/Kardon imzalı 14 hoparlörle donatılan Alfa Connect bilgi ve eğlence sistemi gibi donanımlar, yaşam alanını eğlenceli kılıyor. Orta konsolun en üst noktasında sürücünün görüş alanında konumlandırılan ve Magneti Marelli ile birlikte geliştirilen entegre 3D navigasyonlu yüksek çözünürlüklü, 8,8 inç boyutundaki ekrana sahip Alfa Uconnect üzerinden otomobille ilgili birçok kontrole erişilebiliyor.





- Artılar: Performans, tasarım, kalite
- Eksiler: Yüksek fiyat, sert sürüş

İtalya'nın en yüksek dağ geçidi olan Passo dello Stelvio'dan adını alan, Alfa Romeo'nun ilk SUV modelinde, süper spor otomobilleri aratmayacak yüksek mühendislik ürünü karoser yapısı dikkat çekiyor.

KARAR

Alfa Romeo Stelvio premium SUV segmentinde farklı ve bizce çok iddialı bir alternatif. Biz otomobili genel anlamda çok beğendik.

Gösterge tablosunun ortasında bulunan 7 inç büyüklüğe sahip TFT ekran üzerinden, sürüşle ilgili bütün temel bilgiler sürücünün görüş hizasında sunuluyor. Sadece geniş bir yaşam alanı sunmakla kalmayan Stelvio, 525 litre ile sınıfının en büyük bagaj hacimlerinden birini de beraberinde getiriyor.

Motor

Alfa Romeo Stelvio'ya hayat veren 2.0 litre hacmindeki "2-in-1 turbo" beslemeli benzinli motor, 280 HP güç ve 400 Nm tork üretirken, 8 ileri otomatik şanzımanla işbirliği yapıyor. Gücünü dört tekerleğe birden aktarabilen Q4 adlı 4x4 sistemiyle donatılan Stelvio, sınıfının en iyi değerine imza atarak 0'dan 100 km/s hıza tam 5.7 saniyede ulaşıyor. Son hızı 230 km/s olan 2.0 litre benzinli Alfa Romeo Stelvio, 100 km'de ortalama 7.0 litre yakıt tüketiyor.

Sürüş Özellikleri

İtalya'nın en yüksek dağ geçidi olan Passo dello Stelvio'dan adını alan, Alfa Romeo'nun ilk SUV modelinde, süper spor otomobilleri aratmayacak yüksek mühendislik ürünü karoser yapısı dikkat çekiyor. Şanzımanla dört tekerlekten çekiş sistemini birbirine bağlayan bağlantı elemanlarında karbon fiber kullanımıyla hafifliği desteklenen Stelvio'nun yürüyen aksamında, çamurluklarında, kapılarında, motor kaputunda ve bagaj kapağında kullanılan yüksek alüminyum seviyesi de kendi sınıfındaki SUV'lar arasında fark yaratıyor.

Önve arka aks arasında ideal ağırlık dağılımına sahip olan Stelvio'nun karoserinde bolca alüminyum ve karbon fiber destekli malzemeler kullanılıyor. Üstün sürüş özellikleri için geliştirilen yarı sanal direksiyon miline sahip yeni çift salıncaklı ön süspansiyon, hızlı ve kesin direksiyon tepkilerini beraberinde getirmiş. Arka aksta Alfa Romeo'nun patentli dört buçuk kollu bağımsız süspansiyonu görev yapıyor. Yüksek kalite seviyesinde sürüş dinamikleri ve sürüş keyfi için direkt çalışan direksiyon sistemi de alkışı hak ediyor.

Euro NCAP testlerinde yenilenen ve standartları daha da yukarı çekilen değerlendirme kriterlerine göre yüzde 97'lik yetişkin yolcu koruma notuyla 5 yıldız alan Stelvio'da, başta fren mesafesini önemli oranda düşüren Entegre Fren Sistemi (IBS) öne çıkıyor. Elektronik Stabilite Kontrolü sistemiyle geleneksel hidrolik fren sistemini bir arada kullanan yenilikçi elektromekanik sistem sayesinde çok daha hızlı anlık fren tepkimesi ve rekor seviyede fren mesafesi elde edilebiliyor. Olası bir çarpışma tehlikesi algıladığında sürücü sesli olarak uyaran ve ardından fren yapan Önden Çarpma Uyarı Sistemi, Yaya Algılama özelliğine sahip Otonom Acil Durum Fren Sistemi ve otomobilin içinde bulunduğu şeridin dışına istem dışı çıkması halinde sürüyücü uyaran Şerit Değiştirme İkaz Sistemi sürüş güvenliğini sağlayan sistemlerden bazıları olarak dikkat çekiyor.

Teknik Veriler

Alfa Romeo Stelvio 2.0 280 hp VELOCE AWD BENZİNLİ AT

Motor:	2.0 lt, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Güç:	280 HP @ 5250 d/d
Tork:	400 Nm @ 2250 d/d
Aktarma:	8 ileri otomatik, 4x4
0-100 km/s:	5.7 sn
Maksimum hız:	230 km/s
Yakıt tüketimi (Ort.):	7.0 lt/100 km
Ağırlık:	1660 kg
Baz fiyat:	565.000 TL + opsiyonlar

Peugeot 3008

Peugeot 3008 modeli markanın adeta kaderini değiştirdi. İddialı tasarımı, yüksek kalite hissi ve başarılı motor ve şanzıman seçenekleriyle dikkat çeken 3008 Temmuz ayı satışlarında tüm rakiplerini geride bırakarak birinci oldu.

A Otomobil satışlarını incelerken 3008'in yükselişi gözümüze çarptı. Model, 2018'in ilk 7 ayında 5394 adet satışa ulaştı ve yüzde 12.9 Pazar payına ulaştı. Aslında bu başarı şaşırtıcı değil. Ürün bizce güzel ve markanın yeniden doğuşunun bir simgesi adeta. Gelin detaylıca inceleyelim…

Tasarım

Dünyadaki otomobil alıcılarının alışkanlıkları değiştiği için, otomobiller de değişiyor. SUV modellerin moda olmasıyla birlikte düşüşe geçen MPV trendinin neticesinde, Peugeot 3008'in MPV tarzından SUV tarzına geçiş yapması gayet anlaşılır bir hamle.



3008'in kabin tasarımı sıra dışı ve teknolojik. Konsoldan kapı içine kadar sürücüyü çevreleyen söz konusu tasarım hem çok iyi görünüyor, hem de Fransız üreticinin güncel bilgi-eğlence sistemini barındırıyor.

KARAR

Peugeot 3008 totalde çok iyi bir otomobil. Tasarımıyla zaten adından söz ettiriyor. Ama otomobilin kalitesi sadece tasarımdan ibaret değil. Sürüş anlamında da 3008 sınıfında en ileride yer alıyor.



Peugeot'nun minik direksiyon simidi 3008'in virajlarda canlı hissettirmesini sağlıyor. Direksiyonun hissiyat anlamında da yeterli geribildirimi var.

Teknik Veriler

Peugeot 3008 GT-Line 1.6 BlueHdi 120hp EAT6

Motor: 1.6 lt, 4 silindirli, 16V, turbo dizel

Güç: 120 HP @ 3500 d/d

Tork: 300 Nm @ 1750 d/d

Aktarma: 6 ileri otomatik, önden çekişli + grip control

0-100 km/s: 11.6 sn

Maksimum hız: 185 km/s

Yakıt tüketimi (Ort.): 4.4 lt/100 km

Ağırlık: 1315 kg

Fiyat: 251.000 TL + opsiyonlar

- **Artılar: Tasarım, kalite hissi, motor ve şanzıman**
- **Eksiler: Yüksek fiyat**

3008 sahiden de kayda değer bir değişime uğramıştı ve daha önce hiç olmadığı kadar havalı bir otomobile dönüşmüştü. Yükselen gövde, daha iddialı tasarım, ön kısımdaki cesur ızgara, aslan vurgusu yapan arka farlar, dik cam tasarımı ve gizli C sütunları 3008'in kalabalık içinden sıyrılmasını sağlayacak çarpıcı detaylar.

İç mekan

İç mekana geçince de benzer bir hikayenin burada da geçerli olduğunu fark ediyorsunuz zira 3008'in kabin tasarımı sıra dışı ve teknolojik. Konsoldan kapı içine kadar sürücüyü çevreleyen söz konusu tasarım hem çok iyi görünüyor, hem de Fransız üreticinin güncel bilgi-eğlence sistemini barındırıyor. Dolayısıyla diğer Peugeot modellerindeki 'minik direksiyon-yüksek konumlu gösterge' konseptini burada da görmeye hazır olun.

3008'deki bilgi-eğlence sistemini diğerlerinden ayıran detay, güncel i-Cockpit gösterge paneli. Direksiyonun arkasında yer alan ekran sayesinde, tıpkı Audi'nin Virtual Cockpit sisteminde olduğu gibi, sürücüye en çok kullandığı göstergeleri veya bilgileri göz önünde tutma imkanı veren bu sistemin bir diğer avantajı da navigasyon yönlendirmelerini tam karşınızda bulabiliyor olmanız. Bu sisteme bayıldık. Ayrıca diğer birçok Peugeot modelinin aksine, söz konusu dijital göstergeleri direksiyonun üzerinden okumak bir hayli kolay. Doğrusu, 3008'in kabininde bir kusur bulmak zor. Sınıfının en iyi kabinlerinden birine sahip olan otomobilin dijital klima panelini hareket halindeyken kullanmak biraz zor oluyor. Yine de bunun sorun olarak sayılmayacak küçük şeyler olduğunu söylemeliyiz. Kabinin göz önündeki ve el altındaki materyalleri çok kaliteli. Ayrıca çevreleyici konsol tasarımındaki metal detaylar, kalite hissiyatını epey yükseltiyor. İç mekanın genişliği bazı rakipleri karşısında fazla iddialı olmasa da 3008'in şıklığı rakiplerini gölgelemeyi başarıyor.

Arka kısma geçtiğinizde, 3008'in arka koltuklarındaki yolcuların oldukça geniş bir alana sahip olduğunu görüyorsunuz ki bu genişliği ön tarafta otururken fark etmek biraz zor. Otomobilin uzunluğu Qashqai'den biraz daha fazla olduğu için diz mesafesi çok iyi. 520 litrelik bagaj hacmi ise epey iddialı.

Motor

1.6 litre hacmindeki BlueHDi dizel motorla yürüyen test aracımız 120 HP gücünde. Türkiye'de ciddi satış adetlerine ulaşan bu motor 3008'in 1300 kg'lik gövdesini gayet canlı biçimde yürütebiliyor. Bu arada ağırlığın bu kadar düşük olması, EMP2 isimli yeni platformun faydalarından sadece bir tanesi. Orta devirlerdeki zengin tork rezervi sayesinde, ara hızlanmalarda sorun yaşamıyorsunuz. Ani hızlanmalarda ise fark edilir bir dizel gürültüsü ortaya çıksa da, rahatsız edici bir durumdan söz etmek zor. Ayrıca otomobilin yüksek süratlerde dahi rüzgar sesi almadığını bilmelisiniz. 3008 bizleri hakkıyla etkilemeyi başardı.

Sürüş Özellikleri

Sürüş pozisyonu biraz yukarıda, koltuklar ise rahat sayılabilir. Yine de Peugeot'nun yüksek sürüş kalitesi bazı ufak pürüzleri görmezden gelmenizi sağlıyor. Test sürüşümüz boyunca zemindeki pürüzleri başarıyla sönümleyen otomobilin gövde kontrol yeteneği de dikkatimizi çekti.

Peugeot'nun minik direksiyon simidi 3008'in virajlarda canlı hissettirmesini sağlıyor. Direksiyonun sertliği başarılı ve hissiyat anlamında da yeterli geribildirim var. "Sport" modundaki ekstra direksiyon sertliğini de beğendiğimizi söyleyelim. 3008 spor bir otomobil kadar eğlenceli olmasa da genel olarak sahiden keyifli bir sürüşe sahip. Bu sınıfta sürüşü keyifli otomobiller bulmak o kadar da kolay değildir.

Suzuki Baleno



Emre Anamur
emreanamur@autopress.com.tr

Japon üretici Suzuki'yi küçük sınıfta temsil eden hatchback model Baleno'yu İstanbul ve çevresinde kullandık.

Geçen sayımızda Suzuki Vitara'nın sürüş izlenimi yazısını yayınlamıştık. Bu sayımızda ise Baleno modeliyle karşınızdayız.

Baleno, Türkiye'de Doğan Grubu tarafından temsil edilen Japon Suzuki'nin B segmentinde yer alan hatchback gövdeli modeli olarak Renault Clio, Hyundai i20, Volkswagen Polo, Dacia Sandero, Opel Corsa, Nissan Micra, SEAT Ibiza, Skoda Fabia, Ford Fiesta ve Peugeot 208 gibi (Bu modelleri 2018 ilk 7 ayki satış adetlerine göre sıraladık) çok iddialı modellerin yer aldığı devler liginde zorlu bir mücadele veriyor. Bakalım Baleno'nun bu zorlu rekabette ne tür silahları var?

Açık söylemek gerekirse Baleno'nun tasarımı biraz eskimiş durumda. Gerçi led gündüz farlarıyla bu açık giderilmeye çalışılmış ama gerek ön yüzün gerekse arka tasarımın elden geçmesi gerektiğini düşünüyoruz. Ön ızgaranın ortasında büyük Suzuki logosunun yer aldığı otomobilde sis farları tamponun köşelerine yerleştirilmiş. Izgaranın alt kısmını kat eden krom çıta, ön görünüme bir nebze de olsa sportiflik katıyor. Otomobilin yandan görünümü ise aerodinamik çizgilere sahip. Kapı kolları ve dış dikiz aynaları gövde renginde. Ancak sinyaller, dış dikiz aynaları yerine gövdede yer alıyor. Arka camların karartılmış olması, bu bölgede oturanların güneşten daha az etkilenmelerini sağlaması bakımından iyi bir özellik. Baleno'da 16 inç'lik lastikler ve alüminyum alaşımlı jantlar bulunuyor. Arka tasarım son derece sade. Karartılmış arka camın üst kısmında entegre spoyler ve üçüncü stop lambası bulunuyor.



Ön konsoldaki 8 inç dokunmatik ekran hem büyük olması hem de birçok işleve sahip olmasıyla övgüyü hak ediyor ancak güneş ışığı geldiğinde parlama yaptığını belirtelim.

Otomobilin boyutlarına gelecek olursak: 3995 mm uzunluğa, 1745 mm genişliğe, 1470 mm yüksekliğe sahip olan Baleno'nun dingil mesafesi ise 2520 mm. Bu sayfalarda yer alan 5 koltuklu, önden çekişli ve Techno donanımlı test aracının boş ağırlığı 905 kg. Otomobilin bagaj hacmi ise 320 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1085 litreye çıkıyor. Yükleme eşiğinin yüksek olması ise bir dezavantaj.

Otomobilin iç mekanına geçtiğinizde, sizi kapı içinde kumaş kaplı küçük bir bölge haricinde tamamı sert plastikle kaplı bir kokpit karşılıyor. Kapı içindeki gözlerin ve kapaklı torpidonun büyüklüğü yeterli. Dördü de elektrikli olan camlardan sadece sürücü tarafındaki tek dokunuşlu özelliğe sahip. Aynalar elektrikli olarak ayarlanabiliyor ama bu şekilde katlanma özelliği yok. Direksiyon simidinin tasarımı bir hayli eski. Ayrıca derinlik ayarı da bulunmuyor. Üstündeki düğmelerle ses sistemi ve bluetooth telefon kumanda edilebiliyor. Otomobilde hız sabitleyici ve sınırlayıcı yok. Sürücü koltuğunda ise manuel de olsa yükseklik ayarı bulunması ve ön emniyet kemerlerinde yükseklik ayarının yer alması iyi. Ana gösterge tablosu analog ve TFT ekranların birlikteliğinden oluşuyor ve hem sade tasarımı hem de okunaklı yapısıyla başarılı. Ancak kilometre sıfırlamak ve yol bilgisayarı verilerine ulaşmak için kullanılan uzun çubuklar hayli demode. Ön konsoldaki 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran ise, hem büyük olması hem de birçok işleve sahip olmasıyla övgüyü hak ediyor ancak güneş ışığı geldiğinde parlama yaptığını belirtelim. Navigasyon ve geri görüş kamerasına da ev sahipliği yapan bu ekran, ayrıca Apple CarPlay ve Android Auto sistemlerini de



- Artılar: Sessiz motor, küçük dönüş çapı
- Eksiler: Eskimiş tasarım, direksiyon tepkileri, performans



KARAR

Yazımızın başında da yazdığımız üzere, B segmentinde rekabet çok çetin ve bu segmentte ayakta kalmak için çok iddialı özelliklere sahip olmak gerekiyor. Baleno maalesef bu konuda biraz geride. 99.000 TL'lik fiyatı ve 3 yıl/100.000 km garanti süresi ise tercih edilmesinde rol oynayabilir.







destekliyor. Geri vitese aldığınızda sesin otomatik olarak kapanması (keşke kısılsaydı) ilginç bir özellik. Bu ekranın alt kısmında manuel klimaya yer verilmiş. Ekranın sağ ve sol taraflarındaki havalandırma kanallarının kapatılamaması olumsuz bir özellik. Vites kolunun ilerisinde iki adet bardaklık ve bir eşya gözünün yanı sıra usb, aux ve 12V girişleri bulunuyor. Bu bölüm işlevselliğiyle öne çıkıyor. Arka koltuk sırasında şaft tüneli yükseltisinin fazla olmaması iyi bir özellik. Ayrıca camlar da tama yakın açılıyor. Kol dayama yok ama orta kısımda bir adet 12V giriş ve bir de eşya gözü var. Diz mesafesi çok başarılı, baş mesafesi ise kısıtlı.

Test aracımızda 1.2 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, atmosferik benzinli motor ve CVT (otomatik) şanzıman yer alıyor. 6000 d/d'de 90 HP güç ve 4400 d/d'de 120 Nm tork üreten motor, otomobile 175 km/s'lik maksimum hız ve 12.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Aracın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 110 g/km.

Baleno'yu İstanbul'da yaklaşık 300 km kullandık. Sessiz çalışmasıyla beğenimizi kazanan motor, kağıt üstündeki verilerden de anlaşıldığı üzere zayıf bir performansa sahip. 4400 d/d'de üretilen 120 Nm maksimum tork çok zayıf kalıyor ancak bunun karşılığında yakıt tüketimi düşük. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km. Biz ise test ortalamamızda 5.5 lt/100 km tükettik ki bu da başarılı bir değer. Emisyonun da düşük olması, Baleno'yu hem cep hem de çevre dostu bir otomobil yapıyor. Direksiyon tepkileri hızlı ve net değil. Gaz ve fren pedallarının tepki hızı için de "Çok iyi" diyemeyiz. CVT şanzıman ise görevini güzel bir şekilde yerine getiriyor. Vitesler manuel olarak değiştirilemiyor ama vites kolundaki "S" düğmesine basınca "Sport" moda geçiliyor ve daha yüksek devirli bir kullanım elde ediliyor. Bu konumda CVT şanzıman epey gürültülü çalışıyor ama nispeten daha iyi bir performans elde ediliyor. Görüş açıları geniş ve sorunsuz. 4.9 metrelik dönüş yarı çapı ve 4 metreden az olan uzunluk, şehir içinde pratik kullanım sağlıyor. Ancak düşük hızdaki manevralarda direksiyonun çok sert olduğunu belirtelim.



Teknik Veriler

Suzuki Baleno 1.2 Dualjet CVT Techno

Motor: 1242 lt, 4 silindirli, 16V, atmosferik, benzinli
Güç: 90 HP @ 6000 d/d
Tork: 120 Nm @ 4400 d/d
Aktarma: CVT, önden çekiş
0-100 km/s: 12.3 sn
Maksimum hız: 175 km/s
Yakıt tüketimi (Ort.): 4.7 lt/100 km
Baz fiyat: 99.000 TL

Mazda CX-5




Sinan Sertoğlu
sinansertoglu@autopress.com.tr

Mazda CX-5 özellikle yüksek kalite hissiyatı ile artık daha da premium hissettiriyor.

- Artılar: Tasarım, sürüş dinamikleri
- Eksiler: Fiyat, tüketim

A CX-5, hem sportif hem de çok şık görünen bir SUV. Kristal Ateş Kırmızısı gövde rengi bu model için bizce en iddialısı. CX-5'in iç tasarımı, şık, sağlam ve ferah bir kabin düzeni içinde başarılı bir kokpit ergonomisine odaklanılarak geliştirilmiş ve malzeme kullanımı ile montaj ve boya işlerine büyük bir özen gösterilmiş. Otomobilin direksiyonuna geçer geçmez zaten bu Premium hissiyat sizi sarıyor. CX-5 çok dolu bir otomobil. Yüksek güvenlik ekipmanı ve multimedya sistemi standart olarak geliyor. İlk defa bir Mazda modelinde uygulanan yeni 7 inç orta ekran, LED ekranı ve dokunmatik özelliği sayesinde fonksiyonel kullanım imkanı sunuyor.

Mazda'nın insanı merkeze alan Jinba Ittai "sürücü-araç birliği" anlayışı ile geliştirilen yeni tasarımı ve mühendislik felsefesi, CX-5'in sürüş dinamiklerinde daha fazlasıyla göze çarpıyor. Kabin içindeki NVH'nin minimize edilmesi için özel bir gayret sarf edilmiştir. Düşük frekanslı yol gürültüsü ile yüksek frekanslı rüzgar ve lastik sesinin önemli ölçüde azaltılması sayesinde CX-5, sürücünün ve yolcuların sürüş esnasında stressiz bir ortamda sohbet etmelerini sağlayan oldukça sessiz bir iç mekana kavuşmuş.

SKYACTIV-BODY, SKYACTIV-CHASSIS ve SKYACTIV ARAÇ DİNAMİKLERİ teknolojileri sayesinde elde edilen üstün tepki gücü ve kontrol dinamikleri ile araç üzerinde tam hakimiyet hissi sağlanarak, sürücünün hızlanma, manevra ve fren yapma talepleri anında ve eksiksiz bir şekilde karşılanıyor.

2.0 litre, 160 HP gücünde atmosferik motorlu aracımızın otomatik şanzımanlı versiyonunu ile beraberiz. Bu motor ve şanzıman CX-5'e gayet yeterli ve iyi performans hissi sağlıyor. Turbo besleme olmadığı için kafanız karışmasın. Sonuç bizce gayet iyi. Sınıfında rakipleri turbo besleme kullanırken Mazda hala bu yolda ilerlemiyor ve kendi bildiğinden şaşmıyor. CX-5'in SKYACTIV-CHASSIS teknolojisine sahip direksiyon, süspansiyon ve fren sistemlerinin daha hassas bir hale getirildiğini sürüşte hissediyoruz. Zaten oldukça konforlu bir sürüş sunan CX-5'in yol tutuş dengesi geliştirilmiş ve böylece sürüş deneyimi zevki daha ileri bir seviyeye taşınmış.



CX-5, sürücünün ve yolcuların sürüş esnasında stressiz bir ortamda sohbet etmelerini sağlayan oldukça sessiz bir iç mekana kavuşmuş.



KARAR

CX-5, tasarımı, yüksek kalite hissi ve yüksek sürüş dinamikleriyle beğenimizi kazandı. Fiyatı biraz yüksek olsa da otomobilin sunduğu total paket asla yabana atılmamalı.

Teknik Veriler

Mazda CX-5 2.0 SKY-G 4x4 AT Power Sense

Motor: 2.0 litre, 4 silindirli, 16V, benzinli
Güç: 160 HP @ 6000 d/d
Tork: 208 Nm @ 4000 d/d
Aktarma: 6 ileri otomatik
0-100 km/s: 10.7 sn
Maksimum hız: 179 km/s
Yakıt tüketimi (Ort.): 6.6 lt/100 km
Boş ağırlık (sürücülü): 1482 kg
Baz fiyat: 255.100 TL

McLaren Senna



Ekstrem hiper otomobil McLaren, Senna ile kitabın kuralını yeniden yazıyor...

A McLaren'in kendi deyişiyle Senna şimdiye kadar ürettikleri en ekstrem otomobil. Geçmişinde F1 ve P1 gibi efsane modeller üreten bir marka için bu çok iddialı bir söz sanki. Aracın ismi de anlayacağız üzere eski McLaren F1 pilotu Ayrton Senna'dan geliyor.

Kocaman bir arka kanat ve devasa hava girişlerine rağmen bu aracın yola çıkması yasal. Aracın tasarımı o kadar sıra dışı ki kimilerine fazla aşırı gelebilir. Tabi bu tasarımın sürüş dinamiklerine önemli katkısı var. Örneğin 250 km's hızda giderken 800 kg'lık bir yere basma kuvvetinden söz ediyoruz. Ayrıca 4.0 litre çift turbolu V8 makine aracın monokok karbon fiber şasisinin ortasına konumlandırılmış. Bu şasi 790 beygir güç ve 800 Nm tork ile başa çıkabiliyor…

Karbon fiber şasi ile bu şimdiye kadarki en hafif McLaren yani sadece 1198 kg. 100 km's hıza 2.8 saniyede ulaşıyor. 200 km/s hıza ulaşması için de 6.8 saniye yeterli. Bu veriler bir yol otomobili için çok çılgın değil mi?

Aracın gövdesi, sürtünme katsayısını azaltırken, soğutmayı arttıracak biçimde tasarlanmış. Hiper otomobilin arka bölümünde yer alan çift difüzör, devasa kanat ve gövdenin birçok noktasındaki hava girişi, rüzgar tünelinde geçirilen sayısız saatleri temsil ediyor.



İç mekanda minimalist bir tasarım var. Dokunmatik bir multimedya sistemi iç mekanı domine ediyor. Karbon fiber kullanımı kiloyu azaltmak için her detayda kendini gösteriyor.

Aracın 4 farklı şasi ayar modu bulunuyor. Bunlar Comfort, Sport, Track ve Race. En ilginç ve heyecan verici olanı tabi ki Race modu. Bu mod sürüş yüksekliğini önde 39 mm, arkada ise 30 mm azaltıyor ve McLaren sanki yolu kucaklayacakmış gibi duruyor. Araç yere o kadar yakın ki alttan geçen hava difüzörden geçerken McLaren yere yapışıyor. Böylece virajlarda inanılmaz bir güven duyuyorsunuz.

Bu arada Race modunda bile sistem amortisörlere müdahale ediyor. Senna, düşük hızlarda P1 modelinden daha yumuşak, yüksek hızlarda ise daha sert. Stabiliteyi sağlaması için bu zaten şart… Bu arada araçta ani frenlemelerde öne dalmayı engelleyen bir sistem de bulunuyor.

Senna'nın anahtarı tahmin edilebilir olması. Direksiyonla iletişim mükemmel. Şasi ile uyumlu direksiyon birleşince çok keyifli bir otomobil ortaya çıkıyor. V8 motor aracı öyle bir yürütüyor ki koltuğa yapışmadan durmak neredeyse imkansız. İnanılmaz bir çeviklik ve güç ile beraberiz. Sesi mi? Kabinde kükreyen bir aslan var. Anlayın işte...

KARAR
McLaren Senna yasal bir yol otomobili olarak sınırları zorluyor. İnanılmaz performans verilerine sahip ama aynı zamanda kullanımı çok kolay. McLaren Senna kullandığımız en efsane hiper otomobil olabilir…



Aracın tasarımdaki her öğe aerodinamiğe katkı sağlıyor. Arka kanat ve hava girişleri Senna'yı yola adeta çiviliyor.







4 farklı süspansiyon modu var ama en heyecan verici olanı kesinlikle Race modu. Frenlerde P1 GTR modelinden parçalar kullanılmış. 200 km/s hızla giderken panik frende aracı 100 metrede durdurabiliyor.







Audi Q8



Audi'nin yeni teknoloji harikası modeli Q8'in direksiyonundayız.

Dünyanın yeni bir SUV'a ihtiyacı var mı? Audi'ye göre cevap belli. Markanın güncel 7 kişilik modeli Q7'den sonra şimdi de 5 kişilik Q8 ile beraberiz. 4.99 metre uzunluğunda, 2 metre genişliğinde ve 1.71 metre yüksekliğindeki SUV coupe, kardeşi Q7 modelinden daha geniş, daha kısa ve daha yere yakın. Neredeyse 3 metreye ulaşan aks mesafesi sayesinde, iç mekan uzunluk ve yükseklik yönünden rakiplerinden daha ferah. Arka koltuklar yatırıldığında ise, bagajın toplam hacmi 1755 litreye ulaşıyor. Q8, BMW X6 ve Mercedes-Benz GLE Coupe ile rekabet edebilecek düzeyde bir otomobil…



İç mekan oldukça geniş. Kocaman bir bagajı var ve evet bu kesinlikle büyük bir otomobil.

Araç tasarımıyla Q7 modelinden tamamen farklı. Etkileyici sekizgen tek parça ızgarası ile Audi Q8, Q ailesinin yeni yüzü. Dik konumdaki güçlü radyatör ızgarası, öne doğru uzatılan spoiler ve sert çizgilere sahip hava kanallarıyla birleşerek, otomobile kendine güvenen bir görünüm kazandırıyor. Zarif bir kavisle arkaya uzanan tavan ise hafif bir eğime sahip D sütunuyla buluşarak, 21 inçlik tekerleklere ev sahipliği yapan tekerlek kemerlerinin üzerindeki quattro çizgisinde son buluyor. Otomobilin birçok ayrıntısı, orijinal quattro tasarımını akla getiriyor. Otomobilde standart olarak LED farlar bulunuyor, HD Matrix LED teknolojisi ise opsiyonel bir donanım olarak sunuluyor. Hem gündüz farları hem de arka lambaları üç boyutlu görünümleri ile dijital bir karaktere sahip. Q8 bazı açılardan sanki Lamborghini Urus'u andırıyor. Ama onu yolda diğer Audi modellerinde ayırmak gayet kolay olacak.

İçeride oldukça elegan ve kaliteli bir kokpitle karşılaşıyoruz. Audi Q8'in MMI dokunmatik ekranlı yönetim konsepti sayesinde otomobilin hemen tüm fonksiyonlarına iki geniş ekran vasıtasıyla ulaşmak mümkün. Üstteki 10.1 inçlik ekran, bilgi ve eğlence sistemi ile navigasyon tarafından kullanılırken, sürücü ise 8.6 inçlik ekran üzerinden otomobilin ısıtma ve havalandırma sistemi ile konfor fonksiyonlarını yönetebiliyor ve yazı yazabiliyor. Kullanıcı bir düğmeye bastığında titreşim ve sesle geribildirim alıyor. Buna ek olarak, sesli kumanda sistemi sayesinde Audi Q8 akıllı bir konuşma arkadaşına dönüşüyor.

KARAR
Audi Q8 evet ucuz olmayacak ama Coupe SUV rakiplerini zorlayacak çok özelliği var. En sportif şasiye sahip değil belki ama çok iyi gidiyor, konforlu ve lüks.



50 TDI kodlu aracımız 3.0 litrelik dizel motoruyla güçlü sürüşlere olanak sağlıyor.

Sürücü, sisteme sesli komut verirken belirli kalıplara bağlı kalmak zorunda değil, örneğin yakındaki restoranları bulması için "Acıktım" demesi yeterli.

Otomobilin göstergeleri, tümüyle dijital Audi sanal kokpitinde yer alıyor. Yüksek çözünürlüklü 12,3 inçlik ekran, çok fonksiyonlu direksiyon yardımıyla değiştirilebilen iki farklı görünüm seçeneğine sahip. Opsiyonel plus seçeneği ise sportif üçüncü bir görünüm daha sunuyor. Baş üstü göstergesi ayrıca navigasyona yardımcı olan kapsamlı bir şerit asistanı gibi önemli bilgileri ön cama yansıtıyor.

Audi ve quattro, birbirinden ayrı düşünülemez. Bu, markanın en üst sınıf SUV'si Q8 için de geçerli. Tümüyle mekanik orta diferansiyel motorun ürettiği gücü ön ve arka aksa standart olarak 40:60 oranında aktarıyor. Gerektiğinde ise, gücün büyük kısmı daha fazla yol tutuşuna sahip olan aksa yönlendiriliyor. Buna ek olarak 254 milimetrelik zemin yüksekliği, ön ve arka çıkıntıların kısalığı ve yokuş aşağı iniş kontrolü sayesinde Audi Q8,



asfaltın bittiği noktadan sonra da aynı performansla yoluna devam edebiliyor. Sönümleme kontrollü süspansiyon, Q8'de standart bir özellik. Audi aynı zamanda konfor ve spor modlarında adaptif havalı süspansiyonu da opsiyonel bir özellik olarak sunuyor. Bu versiyonda zemin yüksekliği yol koşullarına ve sürücünün tercihine göre 90 milimetre kadar oynayabiliyor.

Standart özellik olarak gelen, direksiyon çevrildikçe dönüş oranını arttıran progresif direksiyona ek olarak, dört tekerlekten yönlendirme sistemi de opsiyonel. Bu sistemde 5 dereceye kadar yön değiştirebilen arka tekerlekler düşük hızlarda yapılan dönüşlerde çevikliği artırmak için dönüş yönünün tersine, yüksek hızlarda ise dengeyi artırmak için dönüş yönüne çevriliyor.

Dört tekerlekten çekiş sistemi, yeni yarı hibrit elektrikli otomobil teknolojisi (MHEV) sayesinde son



derece verimli. Otomobilin 48 voltluk ana elektrik sisteminin iki önemli bileşeni var: lityum-iyon batarya ve bir kayışlı alternatör marş motoru. Fren esnasında bu sistem 12 kW kadar gücü geri kazanarak, tekrar bataryaya aktarıyor.

3.0 litre V6 motorlu 50 TDI versiyonunun direksiyonundayız. Hızlanma oldukça güçlü ve kabinde çıt yok. Kullandığımız en sessiz Audi olabilir. 8 ileri otomatik şanzıman çok hızlı çalışıyor ve değişimler adeta kusursuz. Şimdiye kadar kullandığımız en eğlenceli Audi modeli de olabilir. Tam bir uzun yol otomobili… Çok iyi gidiyor, iyi yol tutuyor havalı süspansiyon bozuk zeminlerde hayatı kolaylaştırıyor.

Satışlarda öncü deprem

Yılın yedinci ayında otomobil satışlarında yüzde 32.6 oranında bir düşüş gerçekleşti. Temmuz ayında satışlar; 14.608 adedi yerli üretim, 27.416 adedi ise ithal olmak üzere toplam 42.024 adede geriledi.

İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Aslında Haziran ve Temmuz ayındaki otomobil satışlarının düşmesi, Ağustos ayında döviz kurlarının fırlaması nedeniyle satışların belki de dibe vurmasından dolayı sanki öncü haberciler gibi oldu. Ya da öncü deprem gibi. Yani esas düşüş bundan sonra gerçekleşecek.

Yılın yedinci ayında 14.608 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 32.6 seviyesinde gerçekleşti. Satışları yine bir önceki aya göre düşse de 4774 adetle Renault en çok satan yerli üretici olurken 3720 adet satan Fiat ikinci, 2827 adet satan Toyota ise üçüncü oldu.

Temmuz ayında 27.416 adet ithal otomobil satıldı. Düşüş trendi burada da var. Satışları ciddi düşen ve 4217 adet satan Volkswagen markası lider oldu. 2808 adet satan Peugeot ikinci, 2343 adet satan Dacia üçüncü ve 2102 adet satan Opel ise dördüncü oldu.

Model sıralamasına gelince: Temmuz ayında liderlik C sınıfına geçti. 3172 adet satan Fiat Egea Sedan en çok satan model oldu. 2410 adet satan Toyota Corolla Sedan ikinci, 2233 adet satan Renault Megane Sedan ise üçüncü geldi.

Bir önceki yazımızda da dediğimiz gibi otomobil fiyatlarının yükselmesi bir tarafa, faiz de artınca otomobil alım maliyeti ciddi seviyede yükseldi. Bu da satışların Ağustos ayında daha da düşmesine neden olacak gibi. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Renault	4774	40.198
2	Fiat	3720	25.060
3	Toyota	2827	15.831
4	Honda	2041	13.550
5	Hyundai	1107	10.211
6	Ford	139	2328
Toplam		14.608	107.178

İthal otomobil satışları (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018	Sıra	Marka	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Volkswagen	4217	33.180	21	Fiat	112	859
2	Peugeot	2808	16.825	22	Subaru	106	876
3	Dacia	2343	16.824	23	MINI	103	689
4	Opel	2102	14.399	24	Mazda	73	649
5	Ford	1914	14.237	25	Land Rover	67	792
6	Skoda	1857	14.057	26	Porsche	49	363
7	Renault	1711	13.178	27	Mitsubishi	14	210
8	SEAT	1387	7393	28	Alfa Romeo	14	113
9	Hyundai	1382	13.690	29	DS	10	129
10	Mercedes-Benz	1251	10.598	30	SsangYong	9	141
11	Nissan	1025	12.383	31	Jaguar	6	100
12	Citroen	922	5637	32	smart	6	22
13	Audi	840	8361	33	Lexus	5	36
14	Kia	795	5108	34	Maserati	3	30
15	BMW	760	8541	35	Ferrari	2	11
16	Volvo	520	3373	36	Aston Martin	1	7
17	Honda	402	2952	37	Infiniti	0	16
18	Suzuki	267	1542	38	Bentley	0	5
19	Toyota	193	2078	39	Lamborghini	0	2
20	Jeep	140	1310	Toplam	27.416	210.716	

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).



B SEGMENTİ / SUV

B-SUV'da liderlik Japonya'ya geçti

Birkaç aydır liderliği kimseye kaptırmayan Renault Captur, Temmuz ayında ikinciliğe geriledi. Onun yerine sahneye Suzuki Vitara çıktı ve Temmuz ayında 221 adet sattı.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Suzuki Vitara	221	1255
2	Renault Captur	155	1782
3	Peugeot 2008	122	745
4	Jeep Renegade	111	1012
5	Opel Mokka X	90	969
6	Hyundai Kona	72	437
7	Nissan Juke	69	657
8	Ford EcoSport	64	375
9	Fiat 500X	41	257
10	SEAT Arona	40	370
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış			1108
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 2,63

A SEGMENTİ

Satışlar hızlı düşüyor

Türkiye'de otomobil ihtiyaç olarak görülüyor. Dolayısıyla A segmentindeki otomobiller genelde ailenin ikinci otomobili ve "olmasa da olur" gözüyle bakılıyor. Sonuçta A segmenti satışlardaki düşüş daha fazla. Yine Hyundai i10 modeli 82 adet satışla liderliğini devam ettirdi.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Hyundai i10	82	692
2	Kia Picanto	11	77
3	Fiat 500	7	51
4	Fiat Panda	9	51
5	smart fortwo	6	15
A Segmenti toplam satış		110	
A Segmenti pazar payı			% 0,26

B SEGMENTİ / HB

Renault Clio HB önde

Renault Clio Hatchback, Temmuz ayında 2110 adet satarak birinciliğini devam ettirdi ancak tüm modeller sıralamasında yer almadı. Dacia Sandero 1312 adetle ikinci olurken, Hyundai i20 ise Haziran ayında 1020 adetlik satışla üçüncü oldu. 941 adet satan Volkswagen Polo ise dördüncü geldi.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Renault Clio HB	2110	16.966
2	Dacia Sandero	1312	6468
3	Hyundai i20	1020	9005
4	Volkswagen Polo	941	7702
5	Opel Corsa	254	2619
6	Nissan Micra	224	1970
7	SEAT Ibiza	209	1828
8	Skoda Fabia	178	1687
9	Peugeot 208	166	626
10	Ford Fiesta	153	1300
B Segmenti-HB toplam satış		6964	
B Segmenti-HB pazar payı			% 16,58

C SEGMENTİ / Sedan

Fiat Egea Sedan lider

İlk yedi aylık satışlara baktığımız zaman toplam satışlarda iki model arasında farkın çok azaldığını görüyoruz. Bir ay Renault Megane Sedan birinci olurken diğer ay Fiat Egea Sedan öne geçiyor. Temmuz ayında Fiat Egea Sedan 3172 adet satarak birinciliğini devam ettirdi. Toyota Corolla 2410 adetle ikinci geldi.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Fiat Egea Sedan	3172	20.070
2	Toyota Corolla	2410	13.230
3	Renault Megane Sedan	2233	20.639
4	Honda Civic	1972	13.034
5	Opel Astra Sedan	1459	6933
6	Ford Focus Sedan	1223	8465
7	Skoda Octavia	620	5080
8	Hyundai Accent Blue	515	5839
9	Hyundai Elantra	386	3524
10	Kia Cerato	270	1883
C Segmenti-Sedan toplam satış		14.657	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 34,90



Hyundai i10



Peugeot 301



Renault Clio



Fiat Egea Sedan



SEAT Leon



Volkswagen Passat

B SEGMENTİ / SEDAN

Peugeot 301 önde

İstanbul'da belediyenin aldığı kararla artık B segmenti araçlar taksi olamayacak. C ve üzeri araçlar taksi olabilecek. Dolayısıyla bu durum B segmenti araçların satışlarına olumsuz yansıyacak. En çok etkilenen model de galiba Renault Symbol olacak. Bu segmentin Temmuz lideri 1377 adet satan Peugeot 301 oldu.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Peugeot 301	1377	8536
2	Renault Symbol	923	7477
3	Citroen C-Elysee	791	4247
4	Skoda Rapid	31	268
5	Mitsubishi Attrage	0	0
B Segmenti-Sedan toplam satış		3122	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 7,43

C SEGMENTİ / HB

Lider el değiştirdi

Volkswagen'in satışlarında düşüş sürüyor. Ancak SEAT markası nispeten daha iyi bir tablo çiziyor. SEAT Leon modeli 1066 adet satarak Temmuz ayında liderliği elde etti. Volkswagen Golf ise 712 adetlik satışla ikinci oldu.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	SEAT Leon	1066	4470
2	Volkswagen Golf	712	6680
3	Mercedes-Benz A-Serisi	295	935
4	Fiat Egea HB	229	1383
5	Renault Megane HB	225	1163
6	Opel Astra HB	139	1388
7	Audi A3 HB	108	1050
8	Peugeot 308	101	633
9	BMW 1 Serisi	84	1121
10	Hyundai i30	71	437
C Segmenti-HB toplam satış		3536	
C Segmenti-HB pazar payı			% 8,41

D SEGMENTİ / SEDAN

Taksicilerin tercihi oldu

Haziran ayının başında İstanbul Büyükşehir Belediyesi bir karar alarak artık taksilerin D segmenti olmasına karar verdi. (15 Ağustos 2018 tarihinden itibaren ise C segmenti otomobiller de taksi olabilecek!) Bu durum en çok Volkswagen Passat ve Skoda Superb modellerinin satışlarını yükseltti.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Volkswagen Passat	1935	13.272
2	Skoda Superb	811	4981
3	Volvo S60	243	1397
4	Audi A4	189	1604
5	Mercedes-Benz C-Serisi	185	4665
6	BMW 3 Serisi	131	2256
7	Volkswagen Arteon	114	502
8	Opel Insignia	70	1313
9	Renault Talisman	48	268
10	Ford Mondeo	22	212
D Segmenti-Sedan toplam satış		3575	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 8,51

E SEGMENTİ / SEDAN

Sıralama bozulmadı

Mercedes-Benz E-Serisi Mayıs ayından itibaren birincilik koltuğunu kimseye bırakmıyor. Temmuz ayında 407 adet satan Mercedes-Benz E-Serisi liderlik konumunu pekiştirirken BMW 5 Serisi 157 adetle ikinciliği elde etti. Ciddi düşüş yaşayan Audi A6 ise 75 adet sattı ve üçüncü oldu.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Mercedes-Benz E-Serisi	407	2430
2	BMW 5 Serisi	157	2317
3	Audi A6	75	1206
4	Volvo S90	32	359
5	Jaguar XF	0	5
E Segmenti-Sedan toplam satış		685	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 1,63



Mercedes Benz E Serisi



Mercedes-Benz S Serisi

F SEGMENTİ / SEDAN

Mercedes-Benz S-Serisi arayı açıyor

Türkiye'de makam otomobili denildiği zaman ilk önce akla Mercedes-Benz S-Serisi oluyor demiştik. S-Serisi bu özelliğini devam ettirerek Temmuz ayında 38 adetlik satışla birinci geldi. Bu modelin sonrasında sportif Mercedes-Benz CLS geliyor. Audi A8 ise üçüncü oldu.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Mercedes-Benz S-Serisi	38	166
2	Mercedes-Benz CLS	9	54
3	Audi A8	7	21
4	BMW 7 Serisi	6	67
5	Porsche Panamera	4	24
F Segmenti toplam satış		58	
F Segmenti pazar payı			% 0,14

KOMPAKT SUV SEGMENTİ

C/D-SUV'da Peugeot'dan bir ilk

Yıllardır Türkiye'de SUV segmentinin lideri olarak ya Nissan Qashqai ya da Dacia Duster modellerini görüyorduk. Fakat Temmuz ayında bu tablo değişti. Tarihte ilk kez Peugeot markasını taşıyan bir model liderlik koltuğuna değişti. Peugeot 3008 modeli 978 adet satarak birinci olurken 751 adet satan Dacia Duster ikinci geldi.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Peugeot 3008	978	5394
2	Dacia Duster	751	7688
3	Nissan Qashqai	619	8288
4	Volkswagen Tiguan	454	2978
5	Toyota C-HR	412	2455
6	Ford Kuga	360	3144
7	Renault Kadjar	335	2203
8	Kia Sportage	327	1682
9	Hyundai Tucson	305	3303
10	Honda CR-V	202	1942
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış		5879	
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 14,00



Peugeot 3008



BMW X3

LÜKS SUV SEGMENTİ

Rüzgarı arkasına aldı

BMW X3, yenilendikten sonra iyi bir rüzgar yakaladı. Temmuz ayında 105 adet satan yeni BMW X3 iddialı olduğunu piyasaya ispatlamış oldu. Bu modelin arkasından 53 adet satan Volvo XC60 ve 37 adet satan Mercedes-Benz GLC modelleri geldi.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	BMW X3	105	603
2	Volvo XC60	53	451
3	Mercedes-Benz GLC	37	308
4	Porsche Macan	26	220
5	Land Rover Velar	24	133
6	Mercedes-Benz GLC Coupe	20	166
7	Audi Q5	19	187
8	Land Rover Discovery Sport	12	106
9	Land Rover Discovery	12	85
10	Volkswagen Touareg	10	21
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış		339	
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,81

ÜST LÜKS SUV SEGMENTİ

BMW X5 yine birinci

Haziran ayında BMW X5 modeli liderliği devralmıştı. Temmuz ayında bu durum devam ederken 55 adet satan BMW X5'in ardından 39 adet satan Volvo XC90 modeli geldi. Range Rover Sport modeli ise bu iki aracı yine takip etti.

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	BMW X5	55	390
2	Volvo XC90	39	448
3	Range Rover Sport	13	247
4	Porsche Cayenne	9	56
5	Audi Q7	8	88
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			138
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,32



BMW X5

Temmuz 2018 segmentlere göre otomobil satışları

Segment	Sedan	Hatchback	SUV	Diğer	Toplam
A-Mini	0	110	0	14	124
B-Giriş	3122	6964	1108	964	12.158
C-Kompakt	14.657	3536	5044	446	23.684
D-Orta	3575	157	835	220	4787
E-Lüks	685	0	339	36	1060
F-Ultra lüks	58	0	138	15	211
Toplam	22.097	10.767	7464	1696	42.024
Yüzde	52.5	25.5	18.2	4.0	100

Temmuz 2018 sonu dizel-benzinli otomobil satışları

Segment	Dizel otomobil satışı	Benzinli otomobil satışı	Dizel oranı
A-Mini	0	931	0
B-Giriş	57.853	33.716	63.2
C-Kompakt	102.858	71.078	59.1
D-Orta	24.905	15.396	61.8
E-Lüks	3398	5808	36.9
F-Ultra Lüks	1661	290	85.1
Toplam	190.675	127.219	60.0

Düşüş devam etti

Hafif ticari araç satışları Temmuz ayında neredeyse yarıya düştü. Temmuz 2018'de 5463 adedi yerli üretim, 5247 adedi ise ithal olmak üzere toplam 10.710 adet araç satıldı.

İsa Demir
isademir@autopress.com.tr

Satışlar geçen yılın Temmuz ayına göre yüzde 46,2 oranında düşüş gösterdi ancak bir önceki aya göre hiç olmazsa yüzde 9 seviyesinde arttığı için kısmen iyi sayılabilir.

Temmuz 2018'de 5463 adet yerli üretim hafif ticari araç satıldı. Yerli üretim satış oranı geçen düşerek yüzde 51.0 oranında gerçekleşti. 3504 adet satışla Ford Temmuz ayında yine lider olurken 1787 adet satışla Fiat ikinci geldi. Temmuz'da 5247 adet ithal araç satılırken 1298 adet satışa ulaşan Volkswagen birinci oldu. Onun ardından 660 adet satışla Renault ve 621 adet satan Peugeot geldi.

Model sıralamasına gelince: Temmuz'da küçük hafif ticari araç segmentinde 1461 adet satan Ford Courier lider oldu. Fiat Fiorino Combi 740 adet satışla ikinci, Volkswagen Caddy ise 603 adet satışla üçüncü geldi. Bir üst segmentte Ford Transit Custom 472 adet satışla lider oldu. Orta hafif ticari araç sınıfında Ford Transit 1371 adetle birinci geldi. Pick-up sınıfında 296 adetle Mitsubishi L200 en fazla satan araç olurken Kia 2500 ise 127 adet satarak kendi segmentinde en fazla tercih edilen model oldu. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre hafif ticari araç satışları

Ay	2017	2018	Değişim
Ocak	9634	8465	- % 12.1
Şubat	12.307	11.108	- % 9.7
Mart	18.186	16.547	- % 9.0
Nisan	17.990	16.018	- % 10.9
Mayıs	19.623	15.528	- % 20.9
Haziran	17.494	9812	- % 43.9
Temmuz	19.913	10.710	- 46.2

2018 aylara göre yerli üretim-ithal hafif ticari araç satışları

Ay	Yerli	İthal	Toplam	Yerli satış oranı (Yüzde)
Ocak	4136	4329	8465	48.8
Şubat	5726	5382	11.108	51.5
Mart	8856	7691	16.547	53.5
Nisan	7744	8274	16.018	48.3
Mayıs	8330	7298	15.528	52.6
Haziran	5274	4538	9812	53.7
Temmuz	5463	5247	10.710	51.0

Temmuz 2018 yerli üretim hafif ticari araç satışları

Sıra	Marka	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Ford	3504	26.329
2	Fiat	1787	17.244
3	Karsan	92	513
4	Isuzu	68	1177
5	Mitsubishi	12	137
Toplam		5463	45.400

Temmuz 2018 ithal hafif ticari araç satışları

Sıra	Marka	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Volkswagen	1298	11.431
2	Renault	660	5853
3	Peugeot	621	2820
4	Citroen	470	3121
5	Mercedes-Benz	404	5389
6	Mitsubishi	303	2172
7	Ford	286	1530
8	Dacia	259	2108
9	Fiat	248	1898
10	Iveco	137	954
11	Toyota	128	2099
12	Kia	127	1280
13	Hyundai	125	902
14	Nissan	79	900
15	Isuzu	55	231
16	SsangYong	47	100
Toplam		5.247	42.788

En fazla satan 5 küçük hafif ticari araç

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Ford Tourneo Courier	1461	11.091
2	Fiat Fiorino Combi	740	7920
3	Volkswagen Caddy	603	4789
4	Fiat Doblo Combi	562	5620
5	Partner Tepee	467	1582

En fazla satan 5 orta hafif ticari araç

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Ford Transit Custom	472	2591
2	Volkswagen Transporter	400	4519
3	Renault Trafic	124	1097
4	Mercedes-Benz Vito	82	2922
5	Peugeot Expert	19	387

En fazla satan 5 orta-üst hafif ticari araç

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Ford Transit	1371	11.140
2	Renault Master	245	1594
3	Fiat Ducato	237	1730
4	Mercedes-Benz Sprinter	205	1622
5	Volkswagen Crafter	34	468

En fazla satan 5 Pick-up

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Mitsubishi L200	296	2114
2	Ford Ranger	192	951
3	Volkswagen Amarok	162	844
4	Toyota Hilux	128	2099
5	Mercedes-Benz X-Class	117	857

En fazla satan 3 kamyonet

Sıra	Marka/Model	Temmuz 2018	Ocak-Temmuz 2018
1	Kia 2500	127	1280
2	Hyundai H100	125	902
3	Isuzu NLR	7	146

Gövde yapısına göre 2018 Temmuz sonu hafif ticari araç satışları

Araç tipi	Satış adedi	Pay (Yüzde)
Van	60.903	69.1
Kamyonet	10.941	12.4
Minibüs	7404	8.4
Pick-Up	8940	10.1
Toplam	88.188	100